SKRZYDLATA POLSKA

NR 3 (706) ● 17. I. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

NUMER TEN POŚWIĘCONY JEST LOTNICZEJ WARSZAWIE, W 20 ROCZNICĘ JEJ WYZWOLENIA



Fragment Warszàwy z lotu ptaka: narożnik ulic Marszałkowskiej i Sienkiewicza. Gmach PKO, Filharmonia Narodowa, w głębi Hotel Warszawa. Foto: E. Kupiecki

ECHA

Jeżów staje się coraz bardziej modny i kuszący. Mam tu, oczywiście, na myśli Szybowcowy Ośrodek Wyczynowy Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim. Jest to właściwie jedyny obecnie w Polsce ośrodek szybowcowy, który nie uznaje martwego sezonu, ponieważ lata się tam wiosną i latem, na jesieni i w zimie. Zresztą, nie chodzi tu tylko może o samo latanie czy o falę, która kusi wciąż szybowników z całego kraju. Jest coś może ważniejszego w tym wszystkim, że Jeżów przyciąga; że jedzie się tam chętnie. Myślę, że sprawia to niewątpliwie atmosfera, jaką się w ośrodku zastaje: serdeczna gościnność, sportowy entuzjazm, pasja latania, no i niezwykła gospodarność, która — musi to przyznać każdy, kto chociaż raz tam był — cechuje młode kierownictwo Aeroklubu Jeleniogórskiego.

Właśnie ta młodość — i chyba dlatego — sprawia, iż w Jeżowie ludzie się nie starzeją (dosłownie i w przenośni), są pełni szczerego entuzjazmu, coraz to nowych i ciekawych pomysłów, nie popadają w rutynę, że nie dają się zmóc różnym trudnościom, które stają im przecież nierzadko na drodze. A tego właśnie mogą im szczerze zazdrościć niektóre większe i bardziej renomowane ośrodki. W sumie nie jest to — rzec by można — ośrodek od wielkich mistrzostw i od święta, chociaż święta też u siebie organizuje. A propos świąt.

Właśnie, nie tak dawno Jeżów zorganizował lotnicze święta (chyba już drugie albo trzecie z kolei). Zaszczycili je swą obecnością prezes APRL Stefan Antosiewicz z małżonką, wiceprezes generał Czesław Mankiewicz i brać lotnicza z całej Polski, a przede wszystkim szybownicy (niektórzy, a jakże, z rodzinami), którym brakowało wysokościowego diamentu. Wprawdzie fala nie była zbyt łaskawa w czasie tych świąt lotniczych, ale jednak przyszła; najsilniej wystąpiła w samego Sylwestra.

Plon tego dnia, chociaż niezbyt obfity, był jednak bardzo znamienny. Diament wysokościowy (i ostatni do złotej odznaki) zdobył generał Czesław Mankiewicz, który lotem na „Musze Standard" uzyskał przewyższenie 5 600 m (wysokość max. — 6 840 m). Gratulacjom nie było oczywiście końca w ten sylwestrowy dzień, tym bardziej, że — o ile nam wiadomo — nie było dotychczas na świecie, wśród prawie 400 posiadaczy diamentowej odznaki, szybownika w randze generała. Tym większy więc sukces dla gen. Cz. Mankiewicza, i tym większa nasza duma, że pierwszym jest właśnie nasz polski generał wiceprezes Aeroklubu PRL. Trzeba tu także dodać, że poprzedni diament za przelot docelowy 300 km zdobył generał Mankiewicz również w Jeżowie, a tylko przelot 500 km wykonał z Białegostoku.

Trzeci diament w ten sylwestrowy dzień zdobyła także Wiera Kamińska z Białegostoku (przewyższenie 5 500 m, wysokość max. 6 800 m). Przewyższeniem 5 050 m (wysokość max. 6 450 m) uzupełnił swą złotą odznakę i(zdobył zarazem diament) Wojciech Rataj z Poznania. Warunki do złotej odznaki zdobyli poza tym: Hipolit Gołąbek z Jeleniej Góry (3 130 m) i Wojciech Matz z Łodzi (3 020 m). Innym pilotom gorzej się w Sylwestra powiodło, ale przecież nie pogniewali się z tego powodu ani na falę, ani tym bardziej na Jeżów, do którego z pewnością jeszcze nie raz przyjadą, aby dopiąć swego.

Bo Jeżów kusi i stale zaprasza; na latanie i na święta, w czasie których też się lata, o ile pogoda dopisuje. W każdym razie, ostatnie lotnicze święta w Jeżowie były udane; lotniczo i towarzysko, co wszyscy zgodnie stwierdzili. I za to należy się kierownictwu tego ośrodka serdeczne podziękowanie i uznanie.

Ikarus

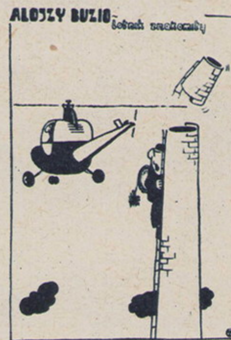
Z okazji 20-lecia wyzwolenia Warszawy

niniejszy numer „Skrzydlatej Polski" opracowany w całości przez zespół redakcyjny, poświęcamy lotnictwu naszej Stolicy. Rzecz jasna, że objętość czasopisma nie pozwala na bardziej pełne i wszechstronne pokazanie życia lotniczego w Warszawie, stąd też znajdują w nim Czytelnicy jedynie skrótowy przekrój tego co najważniejsze i najbardziej charakterystyczne dla lotniczej Warszawy. O ludziach stołecznego lotnictwa oraz organizacjach i instytucjach lotniczych tego największego w naszym kraju miasta pisać będziemy jeszcze niejednokrotnie na łamach „Skrzydlatej" w tym roku. Dlatego też prosimy o wybaczenie, jeżeli nie pokazaliśmy w tym numerze wszystkiego, co godne odnotowania w lotniczej kronice Warszawy i tego, że nie przedstawiliśmy wszystkich, którzy tę kronikę w 20-leciu swą ofiarną pracą wzbogacali.

REDAKCJA

DZIĘKUJEMY

UCZESTNICY turnusu świąteczno - noworocznego w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym „Jeżów" pragną tą drogą złożyć serdeczne podziękowanie kierownikowi wyszkolenia Tadeuszowi Popielowi oraz instruktorom Henrykowi Maciągowi i Julianowi Ziobro, a także kierownikowi technicznemu Janowi Klęce i zespołowi mechaników za organizację i zabezpieczenie techniczne lotów we wszystkich dniach lotnych turnusu z wigilią i Sylwestrem włącznie, a przede wszystkim za tak przychylny i życzliwy stosunek do naszego latania w tym okresie świątecznym. Serdecznie dziękujemy pracownikom gospodarczym i administracyjnym, paniom pracującym w kuchni i wszystkim tym, którzy swoją pracą i wysiłkiem stworzyli nam miłą atmosferę.





CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

BARDZO miłym akcentem zakończono stary rok w Polskich Liniach Lotniczych „LOT". W ostatnim dniu starego roku 36 osób z personelu latającego otrzymało z rąk dyrektora LOTu inż. Jana Zwierzyńskiego odznaki milionerów powietrznych.

Odznaki potrójnych milionerów otrzymali: kapitanowie — Jan Bakanacz, Mieczysław Dauksza, Otmar Dębosz, Edward Kamela, Adam Karasiewicz, Leszek Kmin, Zygmunt Krasoń, Mieczysław Markow, Mieczysław Łysik, Marian Witkowski, Wiesław Wiszniewski, Szczepan Sidorczuk, Radiooperatorzy — Stanisław Hawro, Władysław Ilnicki, Kazimierz Ozyra. Mechanicy pokładowi — Józef Kabata, Feliks Skurczyński, Stefan Piszczek.

Odznaki podwójnych milionerów otrzymali — kapitanowie: Marian Banasiuk, Tadeusz Hendzel, Jerzy Kuna, Wiesław Maliszewski, Sławomir Michalski, Zdzisław Nakonieczny, Jan Spórna. Radiooperatorzy — Stefan Wąsiewicz i Ryszard Zakrzewski. Mechanicy pokładowi — Jan Esser, Ryszard Jankowski, Zbigniew Olszański, Marian Żurawski, Stewardessa Julitta Kaiser oraz steward Henryk Ratajczyk.

Kapitan Tadeusz Studencki i stewardessy Irmgard Brzozowska oraz Joanna Kuncewicz otrzymali **odznaki za jeden milion.**

Składamy z tej okazji wszystkim „nowo upieczonym' i pozostałym 261 osobom, które zdobyły odznaki milionerskie po wojnie w PLL „LOT", najserdeczniejsze gratulacje.

(KOB)



Na zdjęciu: inż. Jan Zwierzyński gratuluje odznaczenia szefowi personelu latającego PLL LOT Tadeuszowi Hendzlowi.
Foto: M. Kobrzyński

W SKRÓCIE

Szybownictwo

✱ **W całorocznych** zawodach szybocowych NRD w roku 1964 brało udział 146 pilotów (w roku 1963 — tylko 58). Pierwsze miejsce zajął pilot z Frankfurtu — Horst Rakowski, osiągając 18 455 pkt. Drugie miejsce — Klaus König (Dresden) — 18 105 pkt, trzecie — Bernd Nolte (Frankfurt) — 17 970 pkt. Rezultaty pilotów z poszczególnych ośrodków szybowcowych NRD, osiągnięte w zawodach całorocznych, będą — zgodnie z nowym rozporządzeniem — podstawą do przydziału dla tych ośrodków szybowców wysokowyczynowych.

✱

✱ **Dziesiątym** szybownikiem NRD, który zdobył komplet trzech diamentów do złotej odznaki szybowcowej, jest Klaus König. Czterdziestą dziewiątą z kolei złotą odznakę — zdobył Karl Treuter. Posiadaczy srebrnych odznak jest 1 020.

✱

✱ **Pilot** chilijski A. Williamson wykonał przelot ponad Andami z Santiago de Chile do argentyńskiego miasta Mendoza, długości około 200 km. Czas przelotu — 5 godzin 51 minut. Wysokość Andów na trasie przelotu wynosi ponad 5 000 m. Williamson drogę powrotną, przy użyciu samochodu, przebył aż w 3 dni.

Sport spadochronowy

✱ **Spadochroniarze** NRD ustanowili trzy nowe rekordy międzynarodowe w skokach nocnych. Heinz Schaal osiągnął w skoku na celność lądowania z 2 000 m średnią odległość od środka koła 1 m 83 cm. W skoku kombinowanym z wysokości 2 000 m Anita Storck wylądowała w odległości 4,345 m od środka koła. Skoczkowie Täubrecht, Schmelzer, Greschner, Meier i Rieding w grupowym skoku kombinowanym z wysokości 2 000 m osiągnęli średnią odległość od środka koła 3 m 25 cm.

Komunikacja i transport

✱ **Do państw** posiadających najbardziej rozwiniętą sieć wewnętrznych linii lotniczych należy Australia. Długość krajowych linii wynosi ponad 150 000 km. Ilość lotnisk — 500.

✱

✱ **Pierwszym** heliportem zbudowanym wyłącznie do celów przyjmowania śmigłowców jest heliport na wystawie światowej w Nowym Jorku. Lądowisko składa się z betonowej płyty 60 na 45 m, zbudowanej na wysokości 36 m na potężnych słupach żelbetonowych, w środku których są windy i klatki schodowe. Wolną przestrzeń pod płytą startową wykorzystano na umieszczenie oszklonej rotundy, w której urządzono restaurację i bar szybkiej obsługi. Port przystosowany jest do przyjmowania śmigłowców średniej wielkości i posiada przepustowość kilkuset pasażerów na godzinę.

Astronautyka

✱ **Z bazy** lotniczej Vandenberg w Kalifornii wystrzelono przy pomocy systemu rakietowego „Thor — Able — Star" tajnego satelitę Ziemi. Przedstawiciel wojsk lotniczych nie podał żadnych szczegółów o tym eksperymencie.



Z AEROKLUBU PRL

POLSCY PILOCI ZDOBYLI 500 ZŁOTĄ ODZNAKĘ SZYBOWCOWĄ

Zatwierdzono już ponad 500 złotych odznak szybowcowych zdobytych przez polskich pilotów. Zdobywcą „jubileuszowej", pięśsetnej odznaki okazał się pilot z Jeleniej Góry, szef propagandy tamtejszego aeroklubu, Stanisław Basiora.

Obecnie w rejestrze odznak szybowcowych zdobytych przez naszych pilotów figuruje 115 z trzema diamentami i 502 złote.

SUPER KASPER AKROBAT „SPECJAL"?

W Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie n/Wisłokiem przeprowadzane są próby nad możliwością zastosowania silnika Walter Minor 6/III o mocy 160 KM do jednoosobowej wersji samolotu Zlin-26, popularnego „Super Kaspra Akrobata".

LOTNICZE ZAKŁADY NAPRAWCZE WYKONAŁY ROCZNE ZADANIA

W dniu 18 grudnia 1964 roku Lotnicze Zakłady Naprawcze w Krośnie zameldowały o wykonaniu planu rocznego. Przewidywał on między innymi przeprowadzenie remontów 31 samolotów, 84 szybowców i ponad 100 śmigieł.

Również Lotnicze Zakłady Naprawcze w Warszawie wykonały przedterminowo roczne zadania i to w 105%. Przeprowadziły one między innymi remonty 48 szybowców, 370 spadochronów, sprzętu radiowego, startowego i osprzętu lotniczego.

LZN Krosno w ramach produkcji dodatkowej wykonały remonty 2 szybowców.

ZAŁOŻENIA PLANU IMPREZ SPORTOWYCH NA 1965 ROK

Ustalone zostały założenia planu imprez sportowych Aeroklubu PRL na 1965 r. Przewiduje się następujące imprezy:

centralne:

Samolotowe Mistrzostwa Polski — termin i miejsce do ustalenia

Szybowcowe Mistrzostwa Polski (I liga) — koniec czerwca — początek lipca w Lesznie Wlkp.

Krajowe Zawody Szybowcowe (II liga) — 30.V. — 13.V, Lisie Kąty

Spadochronowe Mistrzostwa Polski — termin i miejsce do ustalenia

imprezy ogólnopolskie:

IV Rajd Dziennikarzy i Pilotów — Wrocław — 30.IV — 8.V.

Zlot do Morza — Gdańsk — koniec czerwca

Zawody Zespołów Akrobacyjnych — Warszawa lub Włocławek — termin do ustalenia

Beskidzki Lot Nocny — Bielsko Biała — 26—29.VIII.

Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski — Jeżów — 4—18. VII.

Zawody Szybowcowe na Żarze — Żar — 16—29.VII.

zawody regionalne:

Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza — Bydgoszcz — termin do ustalenia

Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej — Białystok — 20—30.V.

Regionalne Zawody Szybowcowe o Puchar Biemi Sądeckiej — Nowy Sącz — 1—10.VI.

Zawody Balonowe o Puchar Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego — Poznań — czerwiec

Międzyklubowe Zawody Szybowcowe, Samolotowe i Spadochronowe — Poznań — czerwiec

Kieleckie Zawody Spadochronowe — Kielce — 26.VI.—3.VII.

Poza tym rozgrywane będą klubowe zawody samolotowe, szybowcowe i spadochronowe w terminach uzgodnionych z Wydziałem Treningu i Sportu APRL.

Dyskutowana jest również sprawa zorganizowania w 1965 roku Szybowcowych Zawodów Kobiet.

Podany przez nasz kalendarz nie obejmuje imprez modelarskich, których dokładne omówienie jeszcze zamieścimy.

Założenia kalendarza imprez przedłożone zostaną Komisjom Specjalnościowym APRL, a następnie Zarządowi Głównemu do zatwierdzenia.

Nasza lotnicza WARSZAWA

W okresie siedmiu wieków swego istnienia Warszawa przeżyła niejedno. Z bogatej w wydarzenia kroniki miasta wyczytać można jak rozwijała się i upadała, promieniowała rozwojem kultury, nauki, życia politycznego i jak straszliwie była uciskana; jak cierpiała i walczyła, jak ze swym ludem niejednokrotnie przewodziła narodowi polskiemu w walce o narodowe i społeczne wyzwolenie. Któż zresztą



NOVA Numer 20. VETERA

GAZETA WARSZAWSKA

We Srzodę Dnia 10. Marca Roku 1784.

Z Warszawy dnia 10. Marca. W przeszłą sobotę z południa. Kuli Aerostatyczney nowe przedsięwzięte były przez JmciPana Okraszewskiego na piaskach pośrzód stoiącey Wisły doświadczenia. Wypuszczona ta była dwa razy (za daniem znaku z działa) na sznurze z zupełną patrzących satysfakcyą. Trzeci raz zupełnie sobie pozwolona; w kilku minutach barzo się w górę wzbiła y wolno uniesiona uciszonego powietrza pędem ku Kobyłce, po 22. minutach przez akromatyczne lunety ku dopiero rzeczonemu mieysca była ieszcze zoczona. Król Jmć P. N. M. przypatrywał się temu widokowi z Pokoiów swoich, y J. P. Okraszewskiego za przyłożoną w tey mierze pracę, Złotym Medalem obdarzyć raczył.

Podczaństwo Żytomirskie, po śmierci J. P. Glińskiego wakujące, J.P. Pawłowi Borzękowi Cześnikowi Nowogrodzkiemu

Fotokopia pierwszej strony „Gazety Warszawskiej" z r 1784, informującej o doświadczeniach balonowych Okraszewskiego.

wszystko to pokrótce wyliczy? Tyle się w niej działo przez 700 lat. Zawsze jednak jej mieszkańcy kochali gorąco swe miasto, byli mu bezgranicznie wierni, pracowali usilnie nad jego rozwojem i bronili go bohatersko, kiedy istnieniu jego zagrażało śmiertelne niebezpieczeństwo.

Ma też i Warszawa swe bogate tradycje lotnicze, którymi zawsze promieniowała na cały kraj. W jej murach przeprowadzano w XVIII wieku pierwsze w Polsce eksperymenty lotnicze: wzloty balonów i próby latania.

Pierwszy lot człowieka na balonie ujrzała Warszawa w pięć lat po Paryżu (1788 r.). Wzlotu dokonał sam sławny Francuz Blanchard w towarzystwie Jana Potockiego, historyka, podróżnika, archeologa, powieściopisarza i — poszukiwacza przygód. Tego głośnego wzlotu dokonano z ogrodu pałacu Mniszchów przy ulicy Senatorskiej. Śmiałych podróżników oklaskiwał król Stanisław August na czele najwytworniejszego towarzystwa; klaskała zresztą cała Warszawa, która wyległa na ulice i place, aby podziwiać niecodzienne widowisko.

Wzlotów balonowych odbyło się potem w Stolicy wiele, aż po dwudziestolecie międzywojenne (z których najbardziej upamiętniły się słynne międzynarodowe zawody o puchar Gordon-Bennetta) i czasy współczesne (któż nie pamięta startu balonu „Syrena" z placu Defilad przed Pałacem Kultury i Nauki w lipcu 1957 r.). Utrwalono je w opisach, fotografii i rysunkach.

Balony miały jednak wkrótce spowszednieć stolicy, a warszawianie zaczęli się emocjonować nowym wynalazkiem, jakim stał się później aparat latający cięższy od powietrza — aeroplan. Trochę przydługo czekała jednak Warszawa na pierwszy pokaz samolotu, którym już wtedy emocjonowano się niezwykle na Zachodzie. Lotnictwo stanowiło bowiem — jak pisała ówczesna prasa — „przedmiot eksploatacji mniej lub więcej pomysłowych przedsiębiorstw obliczających wszystko na najwyższe zyski".

Pierwsze samoloty pojawiły się nad miastem w latach 1909—1910. Wielkich emocji doznali jego mieszkańcy szczególnie w czasie głośnych dni awiacyjnych. Warszawa zapragnęła bowiem — na wzór wielkich miast europejskich — oglądać poważną i wielką imprezę lotniczą. Do udziału w niej zaproszono znanych wówczas w Europie pilotów zagranicznych, m. in. takich jak Caters, Tyck, Gorrissen, Grand, Fiszer, Barrier, Utoczkin oraz Polaków, którzy nauczyli się latać za granicą.

W ten sposób Warszawa podniosła Ikarowe skrzydła. A potem lotów było coraz więcej i coraz częściej popisywali się nimi Polacy. W tym mieście drukowano pierwsze polskie książki lotnicze, przeprowadzano dysputy uczone o lataniu, uruchomiono pierwsze szkoły lotnicze i fabryki samolotów. Warszawa — stolica Polski — stała się potem, w okresie dwudziestolecia, centrum lotniczym kraju, siedzibą władz lotniczych, miejscem wielu znakomitych wydarzeń, imprez i zawodów, miastem, którego mieszkańcy darzyli lotników zawsze wielką sympatią.

Druga wojna światowa przyniosła straszliwą tragedię przeszło milionowemu miastu. Systematyczna działalność niszczycielska hitlerowskiego okupanta przyniosła zagładę Stolicy, pomimo bohaterskiego oporu i walki ludu Warszawy. Faszyści chcieli wymazać Warszawę z mapy Europy.

20 lat temu, kiedy żołnierze polscy i radzieccy weszli do wyzwolonej Stolicy, było to bezludne rumowisko miasta. Ale Warszawa wróciła do życia. Władza ludowa postanowiła: Miasto zostanie odbudowane! Warszawa będzie Stolicą Polski!

Dziś miasto żyje i tętni wielkomiejskim ruchem, tak jak dawniej, ale przecież jakże inne jest jego teraźniejsze oblicze. Stolica została nie tylko odbudowana, ale jest także niezwykle dynamicznie rozbudowywana, wysiłkiem jej mieszkańców i całego narodu polskiego. Z każdym miesiącem rośnie i pięknieje wielka i nowoczesna, przeszło już milionowa Warszawa. Zmieniło się też pokolenie warszawiaków. Obok starych — do Stolicy przywędrowali nowi ludzie, z całej Polski; zaludnili miasto, przysporzyli mu nowych, młodych obywateli, którzy coraz bardziej biorą miasto w swe posiadanie swym nowym młodzieńczym temperamentem. Ale wszyscy, ci starzy i ci nowi, jednakowo kochają swe miasto.

I tak jak dawniej lotnictwo znalazło swe miejsce w Warszawie. Stolica ma prawie te same centralne instytucje i organizacje lotnicze, cywilne i wojskowe oraz komunikację lotniczą. Zmieniły się może nieco nazwy urzędów i gmachy, w których rezydują, zmienili się również ludzie — są nowi i młodzi, tak jak młode i nowoczesne jest nasze lotnictwo.

Trudno już dziś doszukać się w stolicy dawnych urządzeń lotniczych, zabudowań czy lotnisk, nawet tych z pierwszych lat powojennych. Dwudziestolatki warszawskie nie bardzo wiedzą, gdzie było stare, a gdzie nowe lotnisko mokotowskie, na którym odbyły się pierwsze po wyzwoleniu pokazy i święto lotnictwa. Przez dawne, bogate w tradycje lotnicze, Pole Mokotowskie biegnie Aleja Niepodległości, wybudowano na nim stadion sportowy, jest park, buduje się osiedla i wyrósł wieżowiec



RWD-10 w akrobacji nad stolicą (z przedwojennej pocztówki).

akademicki „Riwiera". Na nowym, powojennym lotnisku mokotowskim, na którym latali zaraz po wyzwoleniu wawelberczycy, stoi dziś piękny, nowoczesny szpital; jest stadion i osiedle mieszkaniowe, a dalej — cmentarz-mauzoleum żołnierzy Armii Radzieckiej, poległych w walce o wyzwolenie Warszawy. Ostało się jeszcze tylko lotnisko Okęcie — nasz centralny port lotniczy, stale rozbudowywany, do którego dojeżdża się z centrum miasta świeżo przebudowaną, dwujezdniową arterią Żwirki i Wigury. Piękną siedzibę ma Aeroklub Warszawski na Gocławiu i wiele innych instytucji Stolicy.

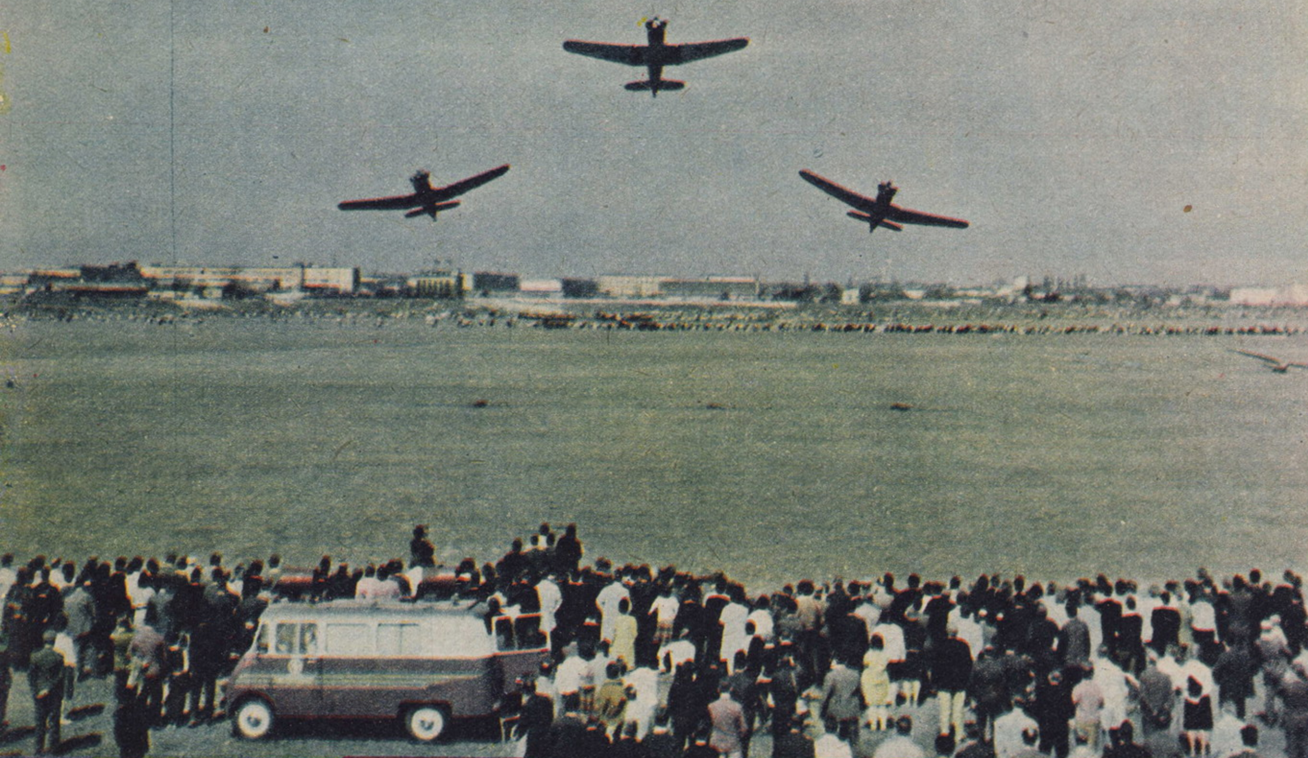
Warszawa rozwija się wszerz, wzdłuż i wzwyż. Coraz więcej sylwetek wieżowców ozdabia panoramę Stolicy. Zmienia się nam nieustannie widok Warszawy, tego miasta, które tak bardzo kochamy i o którym jakże często mówimy: Nasza lotnicza Warszawa!

Zajrzyjcie więc na następne strony „Skrzydlatej" i zapoznajcie się, chociaż pokrótce, z życiem lotniczym naszej Stolicy.

JERZY R. KONIECZNY

Śmigłowiec SM-1 ląduje na dachu Grand Hotelu. **Foto: L. Fogiel**







ROZMAWIAMY z prezesem Aeroklubu Warszawskiego gen. bryg. pil. ROMANEM PASZKOWSKIM

— Aeroklub Warszawski na trwałe wrósł już w życie naszej stolicy i cieszy się pełną sympatią warszawiaków. Korzystając z okazji jaką stwarza 20 rocznica wyzwolenia Warszawy, proszę Obywatela Generała o scharakteryzowanie działalności tej znanej placówki.

— Aeroklub nasz powstał w 1927 roku. W okresie przedwojennym skupiał nieliczną grupę entuzjastów lotnictwa, których stać było na uprawianie tego kosztownego sportu. Wojna przerwała działalność aeroklubu. Została ona wznowiona w 1945 roku. Były to trudne czasy. Dysponowaliśmy wówczas zaledwie kilkoma samolotami i szybowcami. Brakowało również kadry instruktorskiej. Pracę trzeba było zaczynać zupełnie od podstaw. Jesteśmy zadowoleni i dumni, że w przeciągu niewielu lat potrafiliśmy dojść do dzisiejszych, wysokich osiągnięć.

Obecnie aeroklub nasz posiada liczny i różnorodny sprzęt lotniczy, dostosowany do wymogów zadań wykonywanych

AEROKLUB NA GOCŁAWIU



Jadąc od mostu Poniatowskiego prawym brzegiem Wisły w górę rzeki spotyka się za willami Saskiej Kępy potężny kompleks budynków stojących na skraju równego jak stół, dużego lotniska. To Gocław, siedziba kilku instytucji lotniczych, i przede wszystkim jednak Aeroklubu Warszawskiego. Zajrzyjmy doń z bliska. Obszerne pomieszczenia administracyjne, techniczne i wyszkoleniowe, gabinety metodyczne, pojemne hangary wypełnione licznym i dobrym sprzętem (m. in. 46 szybowców i 21 samolotów), duża spadochroniarnia (ponad 200 spadochronów), licznie odwiedzana przez zwolenników małego lotnictwa, dobrze wyposażona modelarnia, sekcje — szybowcowa, spadochronowa, samolotowa, modelarstwa lotniczego i balonowa skupiające ponad 500 entuzjastów sportu lotniczego, wykwalifikowany personel, poważne dotacje państwowe, filie w Mińsku Mazowieckim, Modlinie i Ciechanowie, oto w skrócie obraz dzisiejszego aeroklubu stolicy, będącego jednocześnie największym aeroklubem w Polsce. Także inaczej było niemal 20 lat temu, kiedy to dosłownie z niczego trzeba było wskrzeszać bogaty w tradycje Aeroklub Warszawski.

Już jednak wtedy w roku 1945, w kilka zaledwie miesięcy po wyzwoleniu stolicy spod okupacji hitlerowskiej, dali o sobie znać dawni członkowie aeroklubu i wszyscy, którym leżał na sercu rozwój lotnictwa sportowego w Warszawie. Wreszcie 20 września 1945 roku reaktywowano oficjalnie Aeroklub Warszawski i wybrano pierwszy po wojnie Zarząd, którego prezesem został Mieczysław Grabiński.

Lata te w życiu Aeroklubu Warszawskiego charakteryzują się wielkim zapałem i wytężoną pracą jego członków i pracowników. Poczynania te znajdują pełne oparcie w dotacjach państwowych. Grochowskie moczary na Gocławiu przemieniono w piękne lotnisko, nadchodzi pierwszy sprzęt lotniczy.

Nie sposób tu wymienić wszystkich ofiarnych działaczy ówczesnego Aeroklubu Warszawskiego. Byli w każdym razie wśród nich m. in. Roman Nagórski, Wiktor Leja, Romuald Flach, Mieczysław Kusnerz, Witold Rychter, Kazimierz Chorzewski, Kazimierz Trukan i wielu innych.

Aeroklub zaczyna wreszcie pracować na szerokiej linii. „Starzy" piloci, instruktorzy przechodzą kursy unifikacyjne, (Wł. Gedymin, R. Nagórski, A. Wąsowicz, P. Zołotow), w tyle nie pozostają mechanicy (Kielan, Chądzyński, Skóra) szkoli się pierwszych młodych pilotów (Witkowski, Wesołowski, Romanowski) odbywają się pierwsze skoki spadochronowe (R. Flach i W. Soszyński), na Polach Mokotowskich S. Kopiński, wykonuje pierwszy lot na szybowcu. W pracy z młodzieżą wyróżniają się — P. Elsztein, J. Jastrząbski, W. Soszyński. Działa wreszcie na lotnisku w Miłośnie Starej ośrodek szybowcowy AW. Piloci startują w pierwszych zawodach (I Międzyklubowe Zawody Samolotowe w Bielsku) i od razu wracają „z tarczą" (2 miejsce załogi Gedymin — Flach), biorą udział w pokazach lotniczych na Polu Mokotowskim.

Z kraju i zza granicy wraca coraz więcej warszawskich lotników i czynnie włącza się do pracy w aeroklubie. Są wśród nich m. in. Jerzy Osiński, prezes AW od 1947 r., Stanisław Skalski, Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik, Leon Powsiński, Jerzy Szymankiewicz, Mieczyław Kuligowski.

Mimo rozpoczętej jesienią 1948 roku weryfikacji, która odsunęła od działalności lotniczej wielu wartościowych i oddanych mu ludzi, Aeroklub Warszawski rozwija się i osiąga coraz to nowe sukcesy działając pod skrzydłami Ligi Lotniczej (1949—1953) i Ligi Przyjaciół Żołnierza (1953—1956). Jednak nie daje się uniknąć załamań w pracy AW a lata 1953—54 są latami depresji, szczególnie w zakresie osiągnięć wyszkoleniowych. Natomiast cały ten okres to pasmo wielu osiągnięć sportowych, szczególnie szybowników i spadochroniarzy, którym to dziedzinom poświęcono wiele uwagi ograniczając jednocześnie działalność samolotową głównie do szkolenia kandydatów do lotnictwa zawodowego.

Jest to okres, w którym działali w aeroklubie tacy ludzie jak Czesław Mankiewicz, Andrzej Jankowski, Marcin Monis, Dionizy Maciążek, Jerzy Leszek, Stanisław Derewiński, Józef Menet, Jerzy Pomianowski i inni.

Koniec roku 1956 był okresem, w którym przywrócono samodzielność Aeroklubowi PRL i lotnictwu sportowemu oraz zapoczątkowano nowy etap działalności. W wyniku tych przemian w styczniu 1957 roku odbyło się walne zgromadzenie członków Aeroklubu Warszawskiego, które wybrało nowy zarząd pod przewodnictwem Tadeusza Więckowskiego. Do aeroklubu wróciło wielu z odsuniętych od lotnictwa działaczy, kierownikiem klubu został znów Dionizy Maciążek.

Nowy okres przyniósł aeroklubowi zwiększenie wyników wyszkoleniowych i sportowych, ugruntował pozycje mistrzów, pozwolił nowym rzeszom młodzieży przypiąć skrzydła a nawet sięgnąć po laury. Obecnie kierownikiem AW jest Bolesław Sierociński, szefem wyszkolenia Adam Flis, instruktorami Z. Dudzik, S. Zmysłowski, St. Szustakiewicz (samolotowi), Z. Redas, Z. Gadomska, L. Janicki (szybowcowi), W. Tracz (spadochronowy), kierownikiem propagandy T. Malinowski. Ogółem w AW pracuje ponad 50 pracowników etatowych. Nie sposób w krótkim artykule wymienić wszystkie sukcesy Aeroklubu Warszawskiego, w jego blisko dwudziestoletniej, powojennej działalności. Warto jednak przypomnieć niektóre z największych.

Spadochroniarze, których sekcja powstała w maju 1951 roku wykonali 12 259 skoków oraz pobili 5 rekordów międzynarodowych i 38 rekordów krajowych. Na listę rekordzistów wpisało się 21 osób. Wielu z nich bije rekordy świata i Polski, sięga po tytuły mistrzów Polski — Józef Wójcik, Paweł Lipowczan, Stefan Zmysłowski, Romana Skatulska, Maria Wojtkowska, Maria Puchar, Róża Sokołowska i inni. Wyszkolono 1 625 skoczków, 22 instruktorów, 30 studentów AWF, szkoli się 36 studentów Akademii Medycznej oraz corocznie wielu kandydatów do wojsk powietrzno-desantowych.

Sekcja należy do najlepszych w Polsce a przez wiele lat wiodła prym w kraju. Zasługa to ofiarnych jej działaczy, instruktorów, samych skoczków, z Witoldem Traczem na czele, kierującym instruktorem sekcji od jej powstania aż do chwili obecnej. Obecnie sekcja liczy 73 czynnych skoczków w tym 8 kobiet.

Nieprzerwanym pasmem sukcesów mogą poszczycić się też warszawscy szybownicy. Startują w zawodach i mistrzostwach w kraju i za granicą, biją rekordy. Największe sukcesy notuje m. in. Adam Brzoza, Ryszard Bitner, Andrzej Ziemiński, Wanda Szemplińska, Lucyna Bajewska, Jerzy Adamek, Andrzej Kmiotek, Pelagia Majewska, Wanda Adamkowa i inni. Nie sposób nie wspomnieć o jednym z największych wyczynów polskiego szybownictwa — zbiorowym przelocie dziesięciu warszaw-

przez pilotów. Posiadamy też w pełni wykwalifikowaną kadrę instruktorską. Wielu członków naszego aeroklubu może się pochwalić licznymi sukcesami lotniczymi, odniesionymi tak w kraju jak i za granicą. Wymienię tylko niektórych z najlepszych: L. Bajewska, P. Majewska, M. Puchar, Z. Dudzik, A. Kmiotek, Z. Sulisz, J. Kosiński i wielu innych. Jesteśmy dumni z tych wszystkich sukcesów. Stanowią one nasze piękne tradycje. Są podnietą i bodźcem naszej codziennej działalności aeroklubowej.

Jakie są podstawowe kierunki działalności Aeroklubu Warszawskiego?

Należy do nich szeroka działalność polityczno-propagandowa w zakresie popularyzowania wiedzy lotniczej wśród społeczeństwa oraz praca nad szkoleniem młodego narybku lotniczego. Także stałe podnoszenie kwalifikacji pilotów, skoczków i modelarzy, zdobywanie coraz wyższych klas wyszkolenia lotniczego. Oczywiście, nie zapominamy przy tym i o działalności sportowej, o przygotowaniu naszych członków do różnorodnych krajowych i międzynarodowych zawodów i mistrzostw: modelarskich, samolotowych, szybowcowych, spadochronowych, balonowych.

Na zakończenie warto podkreślić, że wiele troski i uwagi poświęcamy sprawom technicznego zabezpieczenia, niezbędnego do realizacji omówionych wyżej kierunków działalności.

Aeroklub Warszawski działa na terenie naszego miasta po wojnie już prawie 20 lat. Jak Obywatel Generał ocenia zainteresowanie mieszkańców stolicy problematyką lotnictwa w ogóle, a w tym lotnictwa sportowego?

Widoczna i wyczuwalna sympatia Warszawiaków do nas datuje się od dawna. Zrodziła się ona zapewne w momencie pierwszego ukazania się polskich skrzydeł nad Warszawą w pamiętnych dniach sierpnia i września 1944 r. Wtedy to polscy piloci wraz ze swymi radzieckimi towarzyszami nieśli pomoc walczącym powstańcom. Brali również udział w osłonie pierwszej defilady, która odbyła się 20 lat temu w wyzwolonej Warszawie.

Obecnie najlepszym wyrazem zainteresowania problematyką lotniczą jest chyba masowy udział ludności w licznych spotkaniach jakie organizowane były z pilotami, mechanikami i inżynierami lotniczymi w ubiegłym i bieżącym roku, z okazji Dni Lotnictwa i XX-lecia Ludowego Lotnictwa Polskiego. Spotkania w zakładach pracy i szkołach przebiegały w przyjacielskiej atmosferze, liczne wiązanki kwiatów dla naszych lotników były dowodami serdecznej więzi między naszym ludowym lotnictwem a społeczeństwem Warszawy.

Wydaje mi się, że poważną część tej sympatii, jaką mieszkańcy Warszawy darzą lotnictwo wojskowe, dziedziczy i Aeroklub Warszawski. Niemal na co dzień spotykamy się z przejawami dużego zainteresowania, a nierzadko i pomocy ze strony różnych instytucji warszawskich oraz bezpośrednio ludności. Nasze sekcje mają zawsze komplet uczestników. Modelarnia przy aeroklubie oraz modelarnie prowadzone przy naszej pomocy przy szkołach i zakładach pracy skupiają setki entuzjastów tego pięknego „hobby".

Nasze lotnisko na Gocławiu stoi otworem dla chętnych. Jest one obiektem dużego zainteresowania. W niedziele i dni świąteczne, kiedy tylko dopisuje pogoda, spotykamy wokół lotniska całe gromady Warszawiaków, szczególnie młodzieży. Mamy również takich zwolenników lotnictwa sportowego, którzy bardzo często przychodzą na lotnisko. Może tu o najmłodszych, dla których samolot czy szybowiec jest wcieleniem najtajniejszych marzeń o przyszłości, zaś możność obejrzenia go z bliska i nawet dotknięcia — spełnieniem poważnej części tych marzeń. Bywa, że swą obecnością sprawiają nam nieco kłopotu, ale lubimy ich, gdyż są naszymi najwierniejszymi i najwdzięczniejszymi „kibicami". Sądzę osobiście, że wielu z nich zasiądzie niebawem za sterami, że wyrosną z nich godni następcy najlepszych.

W 20 rocznicę wyzwolenia naszej stolicy możemy jedynie życzyć i jej i sobie — by jeszcze piękniej nam rozkwitała kolorowymi domami i kwiatami, kolorowymi skrzydłami naszych szybowców i samolotów oraz uśmiechami swych mieszkańców.

Rozmawiał: ANDRZEJ MONASTYRSKI



Oto bohaterowie grupowego przelotu szybowcowego do Związku Radzieckiego w dniu 5 maja 1957 roku: R. Bajewski, L. Bajewska, A. Brzoza, B. Wodzyński, W. Łanecka, S. Makaruk, A. Fuksiewicz, S. Majerowski i W. Sznurowski. Brak J. Gawęckiego. Foto: B. Koszewski (3), S. Jaśko (2) T. Malinowski (2).

skich pilotów do Związku Radzieckiego (5.V.1957 r.) ,z których aż 9 w tym 2 kobiety uzyskało diamenty za przelot ponad 500 km.

Bilans powojennych osiągnięć szybowników AW zamyka się m. in. 47 600 godzinami wylatanymi na szybowcach oraz zdobyciem 238 srebrnych odznak szybowcowych, 66 złotych i 20 diamentowych. Aktualnie sekcja szybowcowa liczy 200 pilotów w tym 36 z I klasą, 90 z II klasą i 74 z III klasą wyszkolenia.

Spośród pilotów samolotowych AW niewątpliwie największe sukcesy sportowe odniósł Zdzisław Dudzik (patrz obok). Sukcesami na miarę krajową mogą pochwalić się także: Janusz Stanisławski, Tadeusz Rejniak, Jerzy Piotrowski, Jerzy Grzędzielski, Jerzy Załeski, Andrzej Adamkiewicz, Stanisław Wielgus, Andrzej Koskowski, Tadeusz Śliwak, Jerzy Łącki i inni.

W okresie powojennej działalności piloci samolotowi wylatali 52 750 godzin. Obecnie w Aeroklubie czynnych jest 125 pilotów w tym 54 z I klasą, 40 z II klasą i 31 z III klasą. Od trzech lat rozgrywane są cieszące się dużym powodzeniem Warszawskie Zawody Samolotowe.

Niemałe sukcesy na swym koncie mają modelarze, którzy tworzą jeden z najsilniejszych tego rodzaju ośrodków w Polsce. Startują niemal w każdych poważniejszych zawodach i mistrzostwach tak w kraju jak i za granicą. Najlepsi z powodzeniem bronią barw narodowych. Największymi sukcesami pochwalić się mogą: Jerzy Kosiński, Władysław Niestoj, Zygfryd Sulisz, Julian Falęcki, Antoni Sulisz, Janusz Koczkodaj, Kazimierz Ginalski i inni.

Bogate w przedwojenne tradycje baloniarstwo zostało reaktywowane właśnie w Aeroklubie Warszawskim w r. 1957. W tymże roku odbył się w Warszawie pierwszy po wojnie lot balonem (26 maja). „Syrenę" pilotował inż. Nowacki. Nad działalnością sekcji balonowej AW czuwali m. in. twórcy przedwojennych sukcesów Franciszek Hynek, Franciszek Janik, Zbigniew Burzyński. Oni też szkolili młodych. Największe osiągnięcia balonowe w Polsce zanotowali na swym koncie piloci warszawscy, a szczególnie Sławomir Makaruk, oraz Jan Gawęcki i Janusz Krasicki.

Taki jest krótki i z konieczności niepełny bilans powojennej działalności Aeroklubu Warszawskiego, który rósł razem ze swym miastem i wyrósł jak to miasto piękny i pełen osiągnięć.

HENRYK KUCHARSKI

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

ZDZISŁAW DUDZIK

Zdzisław Dudzik jest niewątpliwie jednym z najlepszych pilotów samolotowych powojennego lotnictwa sportowego w Polsce.

Urodził się 18 grudnia 1930 r. w Warszawie. Z lotnictwem zetknął się na dobre w roku 1947 na szybowisku w Mrągowie. W latach 1948—1953 szkolił się i latał w wojsku. Od 15.I. 1954 r. aż do chwili obecnej pracuje w Aeroklubie Warszawskim jako instruktor samolotowy, z tym, że w latach 1955—1964 pełnił funkcję szefa wyszkolenia AW.

Z powodzeniem startuje w wielu zawodach. Także we wszystkich Samolotowych Mistrzostwach Polski, zajmując w nich następujące miejsca: 1955 — 1 miejsce, 1956 — 3 miejsce, 1957 — 2 miejsce ogólnie i 2 miejsce w akrobacji, 1958 — wycofuje się z powodu defektu silnika, 1959 — 2 miejsce ogólnie i 2 miejsce w akrobacji, 1960 — 1 miejsce, 1961 — 6 miejsce, 1962 — 2 miejsce, 1963 — 1 miejsce, 1964 — mistrzostw nie rozegrano. Jak z tego widać, Zdzisław Dudzik jest trzykrotnym mistrzem (w tym aktualnym) i sześciokrotnym wicemistrzem Polski.

Z sukcesów odniesionych w innych zawodach wymienić należy m. in. czołowe lokaty w Locie Południowo-Zachodniej Polski (1961 — 4 miejsce, 1962 — 1 m., 1963 — 1 m., 1964 — 2 m.), drugie miejsce w zawodach o memoriał Rusjana (Jugosławia, 1962 r.), zwycięstwo w II Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów w r. 1963 (z red. Jerzym Zarębskim ze „Skrzydlatej Polski") i inne.

Od roku 1954 Zdzisław Dudzik bierze udział we wszystkich centralnych pokazach lotniczych i w wielu regionalnych, przeważnie jako prowadzący zespoły akrobacyjne na samolotach „Junak-2 i 3", Zlin-26, Jak-18 oraz „Bies". W roku 1964 wygrywa też, wraz z A. Adamkiewiczem i W. Kwiatkowskim, Zawody Zespołów Akrobacyjnych w Rzeszowie.

Na z górą 30 typach samolotów wylatał ponad 3 000 godzin. Lata również na szybowcach (ca 150 godzin i srebrna odznaka szybowcowa). Posiada uprawnienia instruktora samolotowego I klasy i instruktora szybowcowego II klasy.

W latach 1958—1960 był członkiem Zarządu Aeroklubu Warszawskiego. W roku 1958 otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi, a w roku 1960 — tytuł Mistrza Sportu.

(hek)





ANDRZEJ KMIOTEK

Andrzej Kmiotek należy do najzdolniejszych polskich szybowników młodego pokolenia. Urodził się 11 sierpnia 1936 roku w Skarżysku Kamiennej. Szkolenie podstawowe na szybowcach przeszedł w roku 1953 w Lesznie. Od początku jest jednak członkiem Aeroklubu Warszawskiego. W Warszawie bowiem mieszka, uczy się, potem pracuje i oczywiście lata na szybowcach.

W roku 1956 zdobywa srebrną, w roku 1958 złotą odznakę szybowcową, którą w trzy lata później uzupełnia kompletem diamentów, za co otrzymuje tytuł mistrza sportu.

Od roku 1959 począwszy startuje we wszystkich szybowcowych mistrzostwach Polski. W roku 1961 wywalczył sobie miejsce w kadrze narodowej, w której zadomowił się jak do tej pory na stałe.

Andrzej Kmiotek ma na swym koncie wiele sukcesów szybowcowych. Jest też rekordzistą Polski (wyczyn homologowany) w przelocie docelowym na trasie 200 km — prędkość 110 km/h, (r. 1959 — szybowiec „Jaskółka"). W roku 1961 bierze udział w treningu naszej kadry szybowiem „Jaskółka". W roku 1963 notuje jeden ze swych największych sukcesów — zwycięża na „Jaskółce" w Międzynarodowych Mistrzostwach Szybowcowych Węgier.

Rok 1964 przynosi mu drugi, nie mniejszy sukces. W jubileuszowych X Szybowcowych Mistrzostwach Polski w obsadzie międzynarodowej zdobywa zaszczytne drugie miejsce i tytuł szybowcowego wicemistrza Polski, pokonując m. in. aktualnego mistrza i wicemistrza świata Edwarda Makulę i Jerzego Popiela. Tuż po mistrzostwach Polski startuje w IV Międzynarodowych Mistrzostwach Szybowcowych Czechosłowacji.

Do tej pory wylatał 850 godzin i przeleciał blisko 20 000 km na szybowcach.

Mgr inż. Andrzej Kmiotek ukończył w roku 1960 Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej. Jest pracownikiem naukowo-badawczym. (hek)



Warszawskie spadochroniarki Maria Wojtkowska i Maria Puchar (na zdjęciu) należą do najlepszych w kraju i niejednokrotnie reprezentowały nasze barwy za granicą łącznie z mistrzostwami świata.

RÓŻA SOKOŁOWSKA

Róża Sokołowska ma o wiele mniej sukcesów spadochronowych niż jej aeroklubowe koleżanki — Romana Skatulska, Maria Wojtkowska czy Maria Puchar. Jest jednak od nich młodsza. Mimo to jest w tej chwili najlepszą spadochroniarką Polski. Na ostatnich Spadochronowych Mistrzostwach Polski, jakie odbyły się w Toruniu w roku 1964, zdobyła pierwsze miejsce wśród kobiet i tytuł mistrzyni Polski.



Róża Sokołowska urodziła się 4 września 1940 r. w Warszawie. Szkolenie spadochronowe rozpoczęła w roku 1960 pod okiem instr. Witolda Tracza i Marii Wojtkowskiej. Do tej pory wykonała 170 skoków z samolotu. Posiada I klasę wyszkolenia oraz srebrną odznakę spadochronową. W mistrzostwach Polski debiutowała w roku 1963. W roku 1964 reprezentowała Polskę na VIII Spadochronowych Mistrzostwach Świata w NRF. Jest członkiem spadochronowej kadry narodowej. Lata także na szybowcach, posiada srebrną odznakę szybowcową. Jest studentką V roku Wydziału Mechaniki Precyzyjnej Politechniki Warszawskiej.

(hek)

20 LAT TEMU

mjr mgr. IZYDOR KOLIŃSKI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (2)



Instruktorzy radzieccy w 1 plm „Warszawa". Stoją m. inn. od lewej: szef instruktorów Jasiński, mjr Korniejew, Jadecki, Wicherkiewicz, Bojew i por. Wiślicki. Zdjęcie archiwalne

Gdy po dwudziestu minutach ataków powietrznych „Iły" Kramarczuka i „Jaki" Tałdykina weszły na kurs powrotny, kolumny nieprzyjaciela rozciągnięte po szosie Modlin—Zakroczym znalazły się w zasięgu bomb i ognia z broni pokładowej drugiej grupy polskich samolotów.

Artyleria przeciwlotnicza osłaniająca most i składy nieprzyjaciela w Modlinie prowadziła intensywny, ale na szczęście bezskuteczny ogień do szturmujących samolotów. Nieliczne zaś lotnictwo myśliwskie przeciwnika nie było w stanie przeszkodzić w wykonaniu zadania polskim samolotom. Wprawdzie, gdy druga grupa operowała na zachód od Modlina, niespodziewanie została napadnięta z góry przez cztery myśliwce typu FW-190. Dzięki jednak szybkiej akcji naszych myśliwców prowadzonych przez kpt. Lisickiego, samoloty hitlerowskie wycofały się z walki bez skutku.

Po zadaniu poważnych strat przeciwnikowi w okolicach Modlina, kolejny nalot skierowany został w rejon Palmir.

Około godziny czternastej, w chwili toczącej się tam zażartej bitwy o każdy skrawek ziemi, grupa czternastu samolotów, w tym osiem „Iłów" por. Teterina i sześć „Jaków" kpt. Gaszyna, zbombardowała trzy baterie artylerii polowej i stanowiska piechoty na południe i zachód od Palmir.

Przechodząc następnie dużym łukiem w kierunku zachodnim na południowy zachód od Modlina grupa spotkała cztery myśliwce nieprzyjaciela typu Me-109. Messerschmitty szły ze znacznym przewyższeniem, co stwarzało im dogodną sytuację wyjściową do ataku. Myśliwce polskie osłaniające klucze „Iłów" przygotowywały się już do przyjęcia walki, ale „Messerschmitty" nie skorzystały z okazji i poszły z kursem na zachód. Widocznie samoloty przeciwnika miały jakieś inne zadanie bądź też po prostu, jak to się często wówczas zdarzało, w obawie przed skutkami świadomie uniknęły starcia.

W takiej sytuacji grupa lecąc na małej wysokości, mimo przeciwdziałania artylerii przeciwlotniczej, przeprowadziła rozpoznanie w kilku miejscowościach i zaatakowała jeszcze wykrytą artylerię i oddziały hitlerowskie w okolicy Leszna, po czym mijając Warszawę bez strat wróciła na lotnisko, by po uzupełnieniu paliwa, podwieszeniu bomb i załadowaniu amunicji znów wystartować na podobne zadanie.

Polskie samoloty atakują pozycje hitlerowskie w Warszawie. Rys. M. Kościelniak. Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Foto: B. Koszewski



Pogoda w tym dniu od godzin przedpołudniowych ulegała poprawie. Zachmurzenie stopniowe ustępowało i pokazało się słońce. Oddziały niemieckie wypierane przez nacierającą 47 armię z przednich pozycji w godzinach popołudniowych rozpoczęły przegrupowanie. Na drogach pospiesznie tworzono teraz kolumny z samochodami, taborem konnym i piechotą celem wzmocnienia kolejnych punktów oporu i pozycji obronnych.

W takiej właśnie sytuacji o godzinie 15.05 grupa 8 „Iłów" por. Kitajewa pod osłoną 6 „Jaków" mjr. Koniecznego wykonała uderzenie na 50 samochodów i tabor konny w miejscowości Truskaw i na drodze w kierunku na Borzęcin Duży. W dwie godziny później 7 „Iłów" kpt. Dawidiana pod osłoną „Jaków" kpt. Lisickiego miało wykonać uderzenie na oddziały nieprzyjaciela w lesie, pomiędzy Adamówkiem a Łosią Wólką. W momencie przybliżenia się samolotów do celu otrzymano sygnał „Mysvoje wojska", co oznaczało, że w rejonie tym są już własne oddziały. Dlatego też kpt. Dawidian zaraz wyprowadził samoloty z kursu bojowego i poprowadził je bardziej na południe, gdzie w rejonie Janówek zaatakował duże baterie artylerii polowej. Następnie, lecąc po trasie, grupa wykonała jeszcze uderzenie na kolumnę 10 samochodów i tabor konny na drodze Izabelin—Truskaw. Tymczasem kolejna grupa 8 „Iłów" mjr. Kozlenki osłaniana przez 6 „Jaków" (o godz. 17.10) z lotu nurkowego wykonała uderzenie na 2 baterie artylerii polowej na wchodnim skraju Zaborowa, potem lecąc na północny-wschód zaatakowała 20 samochodów w miejscowości Truskaw.

W tym czasie, gdy poszczególne grupy wykonywały uderzenia bombowe, klucz kpt. Matwiejewa prowadził rozpoznanie pola walki i zaraz z pokładu samolotu przekazywał dane o ruchu wojsk nieprzyjaciela na stanowiska dowodzenia płk. Romeyki, który z kolei w zależności od ważności wykrytego celu kierował tam poszczególne grupy samolotów.

Bombardowanie kolumn wojsk niemieckich przez 4 mieszaną dywizję lotniczą miało również pierwszorzędne znaczenie dla działań 47 armii, rozwijającej pościg w dniu 17 stycznia.

Chodziło bowiem o to, by w wycofujących się oddziałach warszawskiego zgrupowania nieprzyjaciela spowodować jak największe straty i uniemożliwić im zajęcie kolejnej rubieży obronnej.

W tym też celu od samego rana 17 stycznia przeprowadzono najpierw rozpoznanie pola walki w rejonie Warszawy i ustalono wycofywanie się dużych kolumn samochodów, piechoty i taborów konnych po drogach w kierunku na Błonie, Leszno i Kampinos.

W związku z tym o godz. 10.20 w odstępach 25-minutowych wysłano w trzech grupach 39 samolotów, które wykonały kolejne uderzenia na zgrupowane w Lesznie do 30 samochodów, 6 dział artylerii polowej, do 20 furmanek i kilkuset żołnierzy oraz na kolumny samochodów na drogach Leszno—Kampinos, Leszno—Błonie i na baterię artylerii polowej na północnym skraju Górna Wieś.

W godzinach popołudniowych, podczas wkraczania oddziałów 47 armii do Leszna, cztery grupy, każda w składzie 4 „Iłów" i 4 „Jaków", dokonały nalotu w rejon Kampinosu. Około godz. 15.20 pierwsza grupa wykonała uderzenie na kolumnę do 15 samochodów i 2 działa w miejscowości Łazy. W kwadrans później druga grupa — por. Kitajewa z lotu nurkowego i koszącego atakowała kolumnę 70 samochodów i do 60 wozów taboru konnego na szosie Kampinos—Łazy oraz grupę wzdłuż drogi Gowartowa Wola — Zawady liczącą do 50 samochodów, 8 ciągników i ponad 300 żołnierzy uciekających na koniach i piechotą. Trzecia zaś grupa „Iłów" ppor. Michajłowa i „Jaków" kpt. Lisickiego około 15.50 dokonała uderzenia na mieszaną grupę nieprzyjaciela na szosie Leszno—Kampinos, na odcinku Grądy—Wiejsca, potem lecąc w kierunku południowym z lotu koszącego zaatakowała do 50 samochodów i do 200 wozów taboru konnego w rejonie Wiskitki na zachód od Grodziska.

W godzinę później czwarta grupa „Iłów" por. Teterina i „Jaków" zastępcy dowódcy 1 pułku d/s pol.-wych. por. Jakubika z dwóch zajść zaaakowała mieszaną kolumnę nieprzyjaciela na szosie Kampinos—Łazy, w składzie do 70 samochodów, 150 wozów taboru konnego i do 3 baterii artylerii polowej. 4 mieszana dywizja lotnicza wspierając natarcie oddziałów 47 armii w ostatnich dniach w działaniach nocnych i dziennych dokonała uderzenia bombowego ładunkiem około 33 ton, zużywając ponadto 145 pocisków rakietowych oraz 33 000 sztuk amunicji do broni pokładowej. W tym czasie wykonano 265 lotów bojowych obezwładniając i niszcząc 104 samochody, 60 wozów taboru konnego, 8 dział, spowodowano 6 wybuchów i 13 pożarów oraz zmuszono do zaprzestania ognia do 5 baterii artylerii przeciwlotniczej.

Zadane straty przeciwnikowi i ciągłe oddziaływanie na jego odwody w poważnym stopniu pomogło zarówno oddziałom polskim jak i radzieckim w uzyskaniu powodzenia w rejonie Warszawy.

Ciąg dalszy nastąpi.

KRAKOWSKIE 55



Kolegium kierownicze ZG APRL. Siedzą od lewej: inż. Hugo Wandel, inż. Tadeusz Skrzypczyk, mgr Edmund Klonowski, Tadeusz Rejniak, sekretarz generalny Krzysztof Donigiewicz, prezes Stefan Antosiewicz, inż. Ernest Pujszo, Stanisław Plutwiński, Andrzej Jankowski i Szczepan Kiełczyński. Foto: B. Koszewski

JEDEN z mych redakcyjnych kolegów, zajmując się w „Skrzydlatej" przed paru laty lotniczą Warszawą, powiązał siedzibę ZG APRL (Krakowskie Przedmieście 55) z historią miasta, z własnymi powstańczymi przeżyciami w tym budynku, czy może obok.

Cóż jednak mam zrobić ja, zobligowany kolegialną decyzją do obsłużenia tego tematu? Do historii nigdy nie przywiązywałem wagi, czego dowodem brak pamiętnika i rejestru pochlebnych recenzji. Walczyć zaś tam może i walczyłem, ale znacznie później, bo już za apeerelowskich czasów o szybowce i inne walory dla macierzystego klubu. Wprawdzie metody, które stosowałem dla osiągnięcia celu, są i dziś powszechnie w użyciu, ba, jak wspaniale udoskonalone i rozwinięte przez różne panie i panów reprezentujących na ogół nie tylko interesy ośrodków — ale wierzcie na słowo: nie ma się czym chwalić.

A do chałup, czy też tak zwanych murów, uczuć przejawiać nie potrafię. Nie mówiły do mnie wieki w rzymskim Koloseum i w marzeniach nie widzę własnej willi. Ale — tak czy owak — zadanie trzeba wykonać. Skoro o budynku, mogę tylko napisać, że ma cztery piętra i piwnice, w której obok przyjmowanych od czasu do czasu seniorów chcieliby znaleźć swój klub warszawscy lotnicy — jedyna metoda to pomyśleć o ludziach.

Bo instytucją i to centralną zajmować się w krótkim felietonie nie sposób. Pochwalisz grzecznościowo, a znajomi skomentują: czego on od nich potrzebuje? Zganić? Zbieraj bracie materiały tygodniami, by usłyszeć w odpowiedzi: krytykować łatwo, a spróbowałby ten redaktorek zrobić „COŚ" sam mając takie to a takie i jeszcze taakie trudności obiektywne.

Ludzie zaś są bezproblemowi. Przynajmniej z felietonowego punktu widzenia. Wielokrotnie nagradzani, odznaczani, od wielu wielu lat pracują dla dobra lotnictwa sportowego. I choć czasem decyzje ich — jak zresztą wszystko co dzieje się na jakimś świeczniku — są pod ostrzałem opinii publicznej, to dobrej woli nikomu nie brak. Zacząłem więc chodzić po piętrach, zastanawiając się kogo wziąć na przysłowiowy afisz. Górę? Kto jednak z lotników nie zna Antosiewicza, Donigiewicza, Rejniaka, Pujszy, Łabny czy Leszka? Nawet ja mogę, korzystając z przywileju osób sławnych, wymieniać tylko nazwiska bez tytułów i imion. Tych ze środka i dołu jest znów tak wielu...

Zdecydowałem się na drugą wersję. Znajdziecie obok fotki i po parę słów o kilku pracownikach Zarządu Głównego APRL. Że tylko czterech? Że może jest wielu bardziej zasłużonych? Być może. Ale to tylko trzeba się cieszyć, bo za rok będzie znowu o kim pisać.

POM



JANUSZ KRASICKI jest jednym z młodszych pracowników ZG APRL, bo ma dopiero osiem lat stażu. Przed tym jednak dobrze się wysłużył na warszawskim lotnisku, wykazując się wyjątkową pracowitością na starcie nawet w tym okresie, kiedy brak badań uniemożliwił mu latanie. „Elektronowa" głowa, jeśli idzie o znajomość lotniczych sportów. Znany też jako sędzia na wielu zawodach.



JULIA SIEK, pracowniczka administracji, choć lotnictwo zna z opowiadań, z władzami lotnictwa sportowego związana jest zawodowo od piętnastu lat. Do stałej jej funkcji należy parzenie kawy na wszystkie narady, konferencje i posiedzenia. Bywa więc na nich zawsze, wywołując u uczestników przyjazny uśmiech. Dziękujemy w ich imieniu i własnym — za znajomościową herbatkę.



STANISŁAW PLUTWIŃSKI, to wódz od zatrudnienia i płacy, w kierowanym przezeń dziale prowadzone są również tak istotne w życiu każdej instytucji sprawy personalne. Z lotnictwem zetknął się w 1948 r., pracując w KG PO „SP". Jego największa troska i noworoczne życzenie — to wprowadzenie nowej tabeli zaszeregowań pracowników w lotnictwie sportowym.



STANISŁAW JAŚKO, znany jest Czytelnikom jako autor zamieszczanych w „Skrzydlatej" zdjęć. Warto jednak wiedzieć, że większość czasu w swej czternastoletniej pracy spędził w lotniczym fotolaboratorium. Średnio licząc wykonał w tym okresie blisko pół miliona — tak, tak 500 000 odbitek, nie licząc filmów szkoleniowych, kronik itp. Niedościgniony mistrz w technice laboratoryjnej.

LZUG w latach 1964 i 1963

L. p.	Rodzaj usługi	Ilość hektarów		tys. ton śr. chem.	Ilość godz. lotu		Wykonanie 1963 r.		
		Wykon.	Plan	Wykon.	Plan	Wykon.	hektar.	tys. ton śr. chem.	godzin lotu
1	2	3	4	5	6	7	4	5	7
	Rolnictwo								
1.	Ochrona roślin	99.730	101.695		2.735	3.060	88.528		2.118
2.	Nawożenie	17.000	11.571		2.010	1.344	3.295		466
	Razem	116.730	113.266	5.793	4.745	4.421	91.832	2.301	2.684
	Leśnictwo								
1.	Zwalczanie szkodników	1.400	24.097	0,390	220	398	16.251	0,085	232
	Straż Pożarna								
1.	Patrolowanie i współdziałanie w gaszeniu pożarów	—	—	—	1.400	1.474			123
	Inne								
1.	Skoki spadochronowe Film. Zbiorn. wody	—	200	0,007	145	139			145
	Eksport								
1.	Ochrona roślin w Bułgarii	—	4.832	0,523	—	272			—
	Razem	118.130	142.395	6.713	6.510	6.704	108.074	2.386	3.185

LZUG

Choć zimowa pora nie sprzyja pilotom pracującym na rzecz rolnictwa czy leśnictwa i tylko dwie małe grupy aktualnie „walczą" na północy kraju — to w centrali LZUG na Gocławiu ruch. Podsumowanie roku 1964 — jak to doskonale obrazują liczby w zamieszczonej obok tabelce — wypadło nader pomyślnie, zarówno w porównaniu do zamierzeń jak i roku poprzedniego. Dodajmy jeszcze, że piloci LZUG latali na akwizycje polskiego sprzętu lotniczego za granicą (współdziałanie z „Motoimportem").

I choć potrafię sobie wyobrazić, ile to problemów technicznych musiało rozwiązać tak zwane zaplecze, by umożliwić realizację ubiegłorocznych planów i ile musi się teraz biedzić, by zabezpieczyć tegoroczne przedsięwzięcia — to jednak trudno uwolnić się od refleksji, że ciągle jeszcze to coś nie tak.

W listopadzie ub. r. w Bratysławie odbyła się konferencja RWPG, oczywiście odpowiedniej sekcji, dotyczaca lotnictwa gospodarczego. Jak wynika z pracowicie zebranych — niezależnie od tematów narady — materiałów ankietowych przez dyrektora LZUG inż. Krężałka, nasi przyjaciele i sąsiedzi lepiej potrafią korzystać z rolnictwa w gospodarce. Trzeba więc korzystać — to nie slogan — z bratnich doświadczeń i uczyć się. Śmielej rozwijać lotnicze usługi i w kraju i na eksport. Usługi oparte o dobrze rozreklamowany za granicą — coraz to nowszy i lepszy także śmigłowcowy sprzęt. (p)



Wieżowiec Ministerstwa Komunikacji, w którym mieści się Departament Lotnictwa Cywilnego MK. Foto: J. Stępkowski

DEPARTAMENT LOTNICTWA CYWILNEGO

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

W imieniu i z upoważnienia ministra Komunikacji Departament Lotnictwa Cywilnego sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym, jak również nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce. Nadzór ten sprawowany jest w zakresie ustalonym przez prawo lotnicze (ustawa z dnia 31 maja 1962 r) oraz przepisy wydane na jego podstawie i obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa z wyjątkiem lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa będącego w służbie celnej i w służbie porządku publicznego.

Departament Lotnictwa Cywilnego w oparciu o prawo lotnicze i odpowiednie przepisy międzynarodowe wydaje konieczne dla zachowania bezpieczeństwa lotów (skoków) przepisy w zakresie statków powietrznych i sprzętu lotniczego, lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, ruchu lotniczego, przewozów lotniczych i inne oraz sprawuje z ramienia państwa nadzór nad właściwą ich realizacją.

Do obowiązków DLC należy prowadzenie państwowego rejestru lotnisk cywilnych, wydawania zezwoleń na założenie i likwidację lotniska. DLC prowadzi państwowy rejestr personelu lotniczego, wydaje dla tego personelu odpowiednie licencje, a przed ich wydaniem sprawdza posiadanie określonych przez przepisy kwalifikacji lotniczych.

Licencje personelu lotniczego wydane przez państwa obce mogą być przez DLC uznane za ważne na terytorium Polski na równi z licencją polską. Szkolenie i trening personelu lotniczego odbywa się według programów zatwierdzonych przez DLC. Statki powietrzne, biorące udział w ruchu lotniczym, podlegają kierownictwu, kontroli lub nadzorowi organów ruchu lotniczego. DLC określa zasady ruchu lotniczego dla przestrzeni powietrznej i lotnisk oraz zasady i warunki wykonywania lotów międzynarodowych. DLC wydaje przepisy o przewozie lotniczym, normujące w szczególności sprawy dokumentów przewozowych, ograniczeń, zakresów i warunków przewozu pasażerów, bagażu, towarów i poczty. Wykonywanie przy użyciu statku powietrznego usług innych niż przewóz lotniczy wymaga zezwolenia DLC.

Przy MK działa organ do przeprowadzania badań okoliczności i przyczyn wypadków lotniczych — Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych oraz Lotnicza Komisja Egzaminacyjna, która przyjmuje egzaminy teoretyczne i praktyczne na odpowiednie uprawnienia dla latającego i naziemnego personelu lotniczego.

MK poprzez DLC współpracuje i reprezentuje interesy państwa na arenie międzynarodowej, w szczególności w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i RWPG. Problematyka zagadnień rozpatrywanych przez komisję transportową RWPG jest bardzo szeroka i obejmuje m. in. koordynacje planów rozwoju transportu lotniczego, sprawy taryf i opłat za usługi transportowe między krajami członkowskimi RWPG, jak również przepisy dotyczące ułatwień w przewozie lotniczym.

Siedziba DLC MK znajduje się w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 6.

INSPEKTORAT KONTROLI CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

INSPEKTORAT Kontroli Statków Powietrznych jest państwowym organem lotniczego nadzoru technicznego, prowadzonym przez ministra Komunikacji do sprawowania nadzoru nad zachowaniem przepisów prawa lotniczego dotyczących statków powietrznych oraz przepisów wydanych na jego podstawie. IKCSP prowadzi polski rejestr państwowy statków powietrznych, do którego są wpisywane statki powietrzne stanowiące własność polskich osób prawnych, Skarbu Państwa i obywateli polskich. IKCSP sprawdza zdatność statków powietrznych do lotów w toku ich budowy, naprawy i eksploatacji tych statków. Zdatność statków powietrznych do lotów zostaje stwierdzona wydaniem świadectwa sprawności technicznej, a jeśli chodzi o statki zdatne do lotów w ramach prób i badań — świadectwem oględzin statku powietrznego. Świadectwa te wydaje IKCSP.

W polskiej przestrzeni powietrznej mogą być dopuszczone do lotów tylko statki powietrzne wpisane do rejestru państwowego i posiadające znaki rozpoznawcze oraz inne wymagane znaki i napisy. Przy wpisywaniu do rejestru państwowego IKCSP określa dla każdego statku powietrznego odpowiednie znaki rozpoznawcze. Nadzór Techniczny nad statkami państwowymi w toku budowy, naprawy i eksploatacji wykonuje IKCSP poprzez rzeczoznawców KCSP. Terytorium kraju podzielone jest na okręgi, w których wykonują swoje czynności odpowiedni rzeczoznawcy. Powołani przez MK rzeczoznawcy KCSP sprawują funkcje przewodniczących Okręgowych KBWL.

Czynności nadzoru technicznego w toku napraw wykonuje IKCSP również za granicą, o ile polskie statki powietrzne są poza krajem remontowane (ZSRR, Anglia, Izrael). Siedziba IKCSP znajduje się w Warszawie na Okęciu.

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ROMAN NAGÓRSKI

Urodził się 22 stycznia 1911 r. w Warszawie. Początkowo uczęszczał do gimnazjum im. Władysława IV, a następnie przeniósł się do Średniej Szkoły Handlowej „Koło Prażan", którą ukończył 21 czerwca 1930 r. Od 9 lipca 1930 do 30 września 1931 r. był pracownikiem PKP, początkowo w charakterze czasowego kancelisty, a następnie kasjera biletowego na Dworcu Wschodnim i odcinka Warszawa — Otwock. Na własną prośbę zwolnił się z pracy w PKP i 28 października 1931 r. jako ochotnik dla odbycia służby wojskowej został przydzielony do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. W 1933 r. przeszedł do rezerwy jako starszy szeregowiec.

Od września 1933 r. do września 1934 r. był zatrudniony w Aeroklubie Warszawskim jako pracownik administracyjny. Dnia 28 września 1934 r. rozpoczął pracę w charakterze referenta w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. W tym to departamencie pracuje do dnia dzisiejszego. W 1935 r. ożenił się. W marcu 1936 r ukończył szkolenie na samolotach typu Hanriot w Aeroklubie Warszawskim. Z kolei prowadzi trening samolotowy w klubie. W niedługim czasie jako nawigator wraz z Kazimierzem Kamockim uczestniczy w zawodach samolotowych w Poznaniu na RWD-4, a w 1937 r. wraz z tym samym pilotem i inż. Kraczkiewiczem uczestniczy w Rajdzie Bałkańskim na samolocie RWD-13. Tego samego roku kończy wyższy kurs akrobacji na samolocie RWD-10 w Aeroklubie Warszawskim.

W okresie okupacji hitlerowskiej od 1939 do 1941 r. pracował w kolejowym przedsiębiorstwie dowozowym „C. Hartwig" jako goniec rowerowy, zaś w latach 1941—1944 jako robotnik w Ekspedycji Warszawa Główno Towarowa. Powstanie Warszawskie zastaje go na Mokotowie. Wstępuje do batalionu „Baszta", sformowanego w czasie powstania. Po kapitulacji Mokotowa kanałami przedostaje się do Śródmieścia, a stąd do domu. Po wysiedleniu przez hitlerowców z domu, dostaje się wraz z żoną i dziećmi przez Pruszków do obozu pracy w Austrii (Kirstteten, a następnie Hohenau). Po wyzwoleniu obozu przez Armię Radziecką powraca wraz z rodziną na piechotę z Austrii do Krakowa, a stąd pociągiem do Warszawy.

W kilka dni po powrocie do Warszawy zgłasza się do DLC MK, gdzie rozpoczyna pracę z dniem 23 maja 1945 r Tego samego roku wybrany zostaje delegatem ZZPP, którą to funkcję pełni dwa lata. Jest inicjatorem reaktywowania Aeroklubu Warszawskiego (wrzesień 1945). W latach 1945—1950 był członkiem zarządu (początkowo sekretarzem zarządu AW) oraz czynnym instruktorem samolotowym Aeroklubu Warszawskiego. W czerwcu 1946 r. lata na szybowisku Dąbrówka k/Zgierza; w sierpniu w charakterze nawigatora uczestniczy wraz z Leszkiem Kamińskim w Krajowych Zawodach Lotniczych; 24 sierpnia uzyskuje licencję sportową nr 1 i dyplom pilota samolotowego klasy C. Tego samego roku wraz z czterema pilotami sprowadza pierwsze samoloty Po-2 z Bydgoszczy dla Aeroklubu Warszawskiego, a ponadto na wniosek DLC MK mianowany zostaje przez ministra Komunikacji zastępcą sekretarza Komisji Egzaminacyjnej dla personelu latającego (funkcję tę pełni do 1950 r.).

Wchodzi w skład grupy specjalistów, która dostarczyła do kraju samoloty Piper Cub (styczeń 1947). W 1948 r. zostaje powołany przez dyrektora DLC MK na stanowisko sekretarza KBWL, a w 1950 r. na to stanowisko powołuje go minister Komunikacji. Funkcję tę pełni do dnia dzisiejszego. W latach 1949—1951 jest pilotem dyspozycyjnym DLC MK. W czerwcu 1949 r. uczestniczy w opylaniu lasów na terenie województwa katowickiego. W 1950 r bierze udział w pokazach lotniczych (leci w szyku POKÓJ — litera K). W latach 1958—1960 jest członkiem Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL.



Był przewodniczącym Państwowej Komisji Egzaminacyjnej. Aktualnie jest egzaminatorem LKE w zakresie przepisów lotniczych. Pełnił też wiele razy funkcję komisarza sportowego na zawodach i mistrzostwach w sporcie samolotowym. Aktualnie jest przewodniczącym Koła Lotniczego przy DLC MK. Jest także członkiem LOK.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał w 1938 r., a medal X-lecia w 1955 r. Ma licencję pilota zawodowego II klasy z uprawnieniami instruktora samolotowego. Ogółem na samolotach wylatał 763 h. Pod względem stażu pracy jest najstarszym pracownikiem DLC MK. Aktualnie zajmuje stanowisko starszego inspektora DLC MK. Ma dwóch synów: Michała (13 lat) i Andrzeja (27 lat). Ten ostatni pracuje w Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

(m)



Nie do pomyślenia jest praca współczesnego lotniska bez odpowiedniego zabezpieczenia radiolokacyjnego. Na zdjęciu — „oczy” lotniska Warszawa Okęcie, radar kontroli obszaru „Avia”, o zasięgu ponad 200 km (produkcji polskiej PIT). Foto: M. Kobrzyński

GOSPODARZE OKĘCIA

POCZĄTKI powojennej służby ruchu lotniczego w Warszawie wiążą się nierozerwalnie z historią Polskich Linii Lotniczych „Lot”, jako że była ona integralną częścią składową tej instytucji. Były to jednak czasy, kiedy dzisiejsze urządzenia radiolokacyjne zastępował dobry wzrok i orientacja samego pilota, a co najwyżej łączność radiowa. Tak właśnie było po wojnie, kiedy w wyzwolonej Warszawie z lotnisk na Okęciu i Mokotowie zaczęły startować pierwsze samoloty komunikacyjne — radzieckie Li-2 i Po-2. W kilka miesięcy po 17 stycznia 1945 roku reaktywowano PLL „Lot”, który zajął się w pierwszym rzędzie szkoleniem pilotów. Natomiast już w sierpniu tego roku odbyło się w Warszawie pierwsze specjalne szkolenie dla kierowników ruchu lotniczego i stewardess, zakończone egzaminem przed komisją państwową. Zaczął się więc pierwszy etap działalności służby ruchu lotniczego. Byli przeszkoleni ludzie, był i pierwszy sprzęt — radzieckie radiostacje wojskowe dla utrzymywania łączności z samolotami i lotniskiem. Wkrótce, bo pod koniec listopada 1945 roku, „Lot” otrzymuje z demobilu kompletne wyposażenie dla radiostacji ruchomych oraz dwa goniometry. Wraz z tymi urządzeniami przybywa do Warszawy fachowa obsługa wojskowa. Jej członkowie stają się jednocześnie nauczycielami lotowskiej służby ruchu, szkolą radiotelegrafistów i kierowników ruchu.

Wszystkie te i tego rodzaju poczynania doprowadziły do tego, że już z dniem 1 czerwca 1946 roku cały personel PLL „Lot”, tak latający jak i ruchowy, był wyłącznie cywilny i polski. W tymże roku zakupiono w Szwecji 5 goniometrów typu „Adcoc” i 4 radiolatarnie SBA. Dysponowano też już dwoma odremontowanymi pasami startowymi (330 i 210) o długości 1800 i 1600 m, remontowano drogę startową 294. Z każdym niemal dniem lotnisko Okęcie było bogatsze w nowe urządzenia i obiekty zabezpieczające coraz lepiej ruch lotniczy. W końcu 1947 roku Polskie Linie Lotnicze „Lot” mogły się pochwalić wcale okazałym dorobkiem w zakresie zabezpieczenia ruchu lotniczego na lotnisku Warszawa-Okęcie. Czynne były bowiem: trzy drogi startowe, budynek portowy, radiolatarnia SBA, goniometr „Adcoc” średniofalowy oraz goniometr krótkofalowy, kompletne radiostacje korespondencyjne, radiolatarnia bezkierunkowa NDB (zainstalowana na Służewcu), oświetlenie dróg startowych i pomocnicze, wieżyczka służby kontroli lotniska, radiotelefony dla kontaktu między poszczególnymi służbami. Był też już odpowiednio przeszkolony personel, acz jeszcze z niewielką praktyką (wśród pierwszych kontrolerów byli m.in. Władysław Bryliński i Ludwik Cybulski).

Te niewątpliwe osiągnięcia to zasługa wielu ludzi, m.in. takich jak ówczesny dyrektor techniczny PLL „Lot” dr Franciszek Misztal, dyr. lotniska mgr inż. Władysław Araszkiewicz, inż. Kazimierz Dzwonkowski i wielu innych, czy wreszcie mgr inż. Mieczysław Kałużyński z DLC MK, który walnie przyczynił się do tych pierwszych sukcesów służby ruchu lotniczego w Warszawie.

Lata 1948—1959 niewiele przyniosły w zakresie wprowadzania nowego sprzętu na usługi ruchu lotniczego. Zainstalowano tylko na lotnisku Okęcie dwie radiolatarnie bezkierunkowe NDB do lądowania na kierunku 331. Krzepł i mężniał jednak zespół. Ludzie nabierali doświadczenia. Służba ruchu lotniczego przestawała się mieścić w ramach PLL „Lot”. Uchwała Rady Ministrów z roku 1959 wyodrębnia więc służbę ruchu lotniczego z PLL „Lot” i tworzy Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, na którego czele staje dyrektor mgr Romuald Pawulski, a jego zastępcą do spraw technicznych zostaje Władysław Bryliński (obaj piastują te stanowiska do dziś).

W tymże 1959 roku zaczyna się nowy etap działalności służby ruchu lotniczego, będącej już na własnym rozrachunku. Jest to etap systematycznego unowocześniania lotniska i jego wyposażenia. Rozpoczyna się oddaniem do użytku tak bardzo potrzebnego radaru kontroli obszaru „Avia” (produkcji polskiej PIT) o zasięgu ponad 200 km.

W chwili obecnej pracuje już na warszawskim lotnisku Okęcie wiele nowoczesnych urządzeń, zabezpieczających w znacznym stopniu współczesny ruch lotniczy. Wydłużono dwie drogi startowe do 3 km (kierunek 331) i 2 km (kierunek 294); wybudowano liczne drogi manipulacyjne (do kołowania samolotów, itp.); oddano do użytku nowoczesny radar precyzyjny PAR.

Trwają intensywne prace przy: wymianie radiolatarni NDB na bardziej nowoczesne, odpowiadające zaleceniom ICAO radiolatarnie VOR: instalowaniu oświetlenia drogi startowej systemu Calverta: montażu urządzeń instrumentalnego systemu lądowania ILS oraz radaru kontroli zbliżania SRE; budowie nowoczesnego Centrum Kontroli Ruchu.

Sprawą najbliższej przyszłości jest oddanie do użytku całego systemu kontroli ruchu lotniczego, w tym kontroli obszaru, zbliżania i kontroli lotniska, zlokalizowanego w nowym Centrum Kontroli Ruchu na lotnisku Warszawa-Okęcie.

Przejście na odpowiadający wymaganiom nowoczesnej służby ruchu rodzaj pracy wymaga wyszkolenia całej masy licencjonowanych pracowników. W tym celu wielu z nich wysłano na szkolenie za granicę (m.in. Jacka Chojnackiego, Macieja Dobrzyńskiego, Ignacego Piotrowskiego, Henryka Kota). Z myślą o ich szkoleniu wybudowano i oddano w tych dniach do użytku Centralny Ośrodek Kontrolerów Ruchu Lotniczego w Rzeszowie. Jest więc nadzieja, że wkrótce do pierwszych licencjonowanych kontrolerów ZRL i LK Włodzimierza Matusiaka i Mirosława Skolimowskiego dołączą licznie i inni.

Od początku 1964 roku na usługach ZRL i LK znajduje się samolot tzw. kontrolny (Li-2) z zamontowaną na pokładzie specjalną aparaturą pomiarową (zakupioną za granicą). Służy on do kontrolowania dokładności pracy urządzeń radiolokacyjnych, takich jak radiolatarnie i radary.

Za tymi wszystkimi nowymi osiągnięciami kryje się wiele ofiarnej, trudnej pracy całej załogi Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych w Warszawie. Wymienię z niej tylko kilku: Józef Karpiński — wieloletni kontroler lotniska, Ludwik Cybulski — kierownik zmiany kontroli obszaru, Włodzimierz Gedymin — pilot kierujący pracą samolotu kontrolnego, Kazimierz Chorzewski — wieloletni pracownik i wielu innych.

Zresztą nie sposób tu wyszczególnić wszystkich osiągnięć, jakie mają do zanotowania na swym koncie pracownicy ZRL i LK, jak i nie podobna wymienić wszystkich wyróżniających się w pracy.

Wszyscy bowiem wspólnym wysiłkiem rozbudowują i unowocześniają służbę ruchu lotniczego nie tylko w Warszawie na Okęciu, ale i w całej Polsce. Poczynania i osiągnięcia ostatnich lat każą wierzyć, że wielomilionowe inwestycje przyniosą wkrótce oczekiwany efekt i że lotnisko Warszawa-Okęcie będzie jednym z najnowocześniejszych lotnisk komunikacyjnych w Europie.

HENRYK KUCHARSKI

CENTRALNY DWORZEC LOTNICZY

Dokończenie na str. 19

W warszawskim porcie lotniczym na Okęciu startuje i ląduje rocznie ok. 15 tys. samolotów. Jest to węzłowy, centralny punkt sieci połączeń „Lotu”, obejmującej 18 obcych stolic i 6 miast w kraju. Regularnie przylatują tu samoloty Aerofłotu, Air France, AUA, BEA, CSA, Interflugu, JAT, KLM, Malevu, Sabeny, SAS, Swissairu, Tabso i Taromu. Przez dworzec lotniczy przewija się rocznie 300 tys. pasażerów.

Czy jednak podróżnym tym zapewniamy należyte warunki obsługi, do jakich przyzwyczajeni są zagranicą? Odpowiedzmy otwarcie, że jeszcze nie! W stosunku do Okęcia używa się nazwy „dworzec” lotniczy, choć dotychczasowe, prowizoryczne pomieszczenia nazwy tej nie usprawiedliwiają. Drewniane baraczki dworca międzynarodowego, ciasny dworzec krajowy — oto co wita dziś jeszcze przybywającego pasażera. Na powojennym okresie rozbudowy Okęcia poważnie zaciążyły bowiem przewlekłe studia i spory co do ostatecznego usytuowania warszawskiego lotniska komunikacyjnego. Dopiero po decyzji, że pozostaje ono na tradycyjnym miejscu, można było rozpisać konkurs na budowę dworca lotniczego, który stanie u wylotu przedłużenia Alei Żwirki i Wigury.

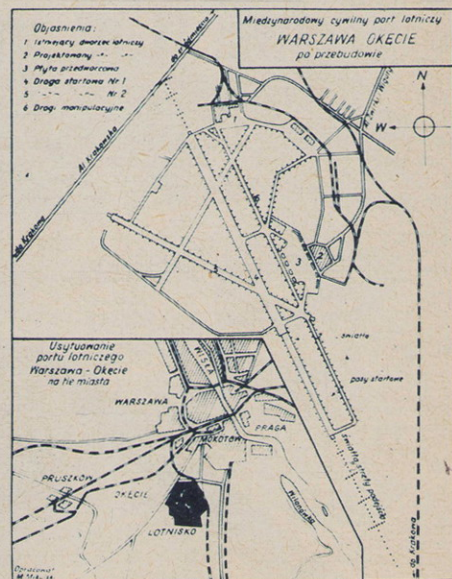
Jak będzie wyglądać to przyszłe lotnicze „okno Polski na świat”? Najpierw kilka liczb. A więc ogólna kubatura budynków dworca lotniczego wyniesie około 100 tys. m. sześc., a ich powierzchnia użytkowa — ok. 15 tys. m kw. Dworzec i jego pomieszczenia projektowano tak, by mogły one przyjąć maksymalne natężenie ruchu, przewidywane jeszcze za 15 lat: ponad 500 pasażerów linii międzynarodowych oraz 250 pasażerów linii krajowych, jak również prawie 500 żegnających, witających i wycieczkowiczów w ciągu godziny. Dworzec obliczony jest na zaspokojenie potrzeb miliona podróżnych rocznie.

Architekci: Krystyna i Jan Dobrowolscy oraz konstruktorzy: Aleksander Włodarz i Czesław Cywiński zaprojektowali dworzec w ten sposób, że składa się on z 3 zasadniczych części: dworca pasażerskiego, części administracyjnej i technicznej oraz dworca towarowego. Jednopiętrowy — ze względu na wymogi ruchu powietrznego, długi i nowoczesny budynek dworca jest oryginalną budowlą o charakterze pawilonowym. Konstrukcja jego oparta jest całkowicie na elementach prefabrykowanych — cienkościennych żelbetach. Zwraca uwagę oryginalnie zaprojektowany dach, zapewniający równomierne oświetlenie o każdej porze dnia.

Dworzec pasażerski — to przestronna hala, otoczona wokół antresolą i podzielona na dwie części pasem pomieszczeń, w których będzie się odbywała odprawa celna i paszportowa. Od strony miasta usytuowane będą kasy krajowe i zagraniczne, zaś od strony lotniska — poczekalnia, restauracja z tarasem, placówki usługowe, stoiska z prasą, upominkami i pamiątkami. Na antresoli znajdą pomieszczenie przedstawicielstwa zagranicznych linii lotniczych, biura Urzędu Celnego, Wojsk Ochrony Pogranicza itd. Dla osób odprowadzających oraz zwiedzających lotnisko pomyślano o tarasie (230 m długości) od strony lotniska.

Duży nacisk położyli projektodawcy na bardzo istotną sprawę przejrzystości układu. Mimo znacznej ilości pomieszczeń i wszelkiego rodzaju stanowisk usługowych, dworzec nie będzie dla nikogo labiryntem. Dość powiedzieć, że dystans jaki pasażer udający się za granicę przebywać będzie od momentu wejścia na dworzec do wyjścia na płytę lotniskową — wraz z załatwieniem wszelkich formalności — wynosić będzie nie więcej niż 100 metrów.

Droga do odprawy celnej i granicznej prowadzić ma przez trzy bramki. Celnicy będą mogli na swych ladach załatwiać równocześnie 30 osób, tak że podróżni szybko posuwać się będą naprzód i powierzywszy swe walizki bagażowym — przechodzić do poczekalni z bufetem, połączonej z restauracją zagraniczną. Stąd prowadzić będą na



EDMUND WITCZAK



URODZIŁ się 6 lipca 1918 r. w Falęcinie, pow. Grójec. W roku 1936 kończy dział samochodowo-samolotowy szkoły im. Konarskiego w Warszawie. W tymże roku rozpoczyna pracę na oddziale studium PZL w charakterze pomocnika mechanika płatowcowego. Pracuje przy prototypach takich samolotów jak „Łoś”, „Wilk”, „Wicher”, „Jastrząb”, „Sokół” i inne.

Od 25.VIII.1939 r. znajduje się w służbie obrony przeciwlotniczej PZL. W dniach 3—7.IX.1939 r. bierze udział w ewakuacji i ukrywaniu samolotów PZL.

W czasie okupacji pracuje jako szklarz, a potem jako mechanik samochodowy najpierw w Warszawie, a od 1943 r. w Łodzi. W czerwcu 1944 r. wraz z całymi zakładami BMW, w których pracował, ewakuowany zostaje do Eisenach, gdzie 6.IV.1945 r. zastaje go wyzwolenie.

W lipcu 1945 roku wraca do kraju i we Wrocławiu podejmuje pracę jako mechanik samochodowy. W roku 1947 powraca do Warszawy, gdzie 1 sierpnia rozpoczyna pracę w PLL LOT jako mechanik samolotowy. Od 1.X.1950 r. do 1.I.1960 r. jest naczelnikiem wydziału administracji PLL LOT.

Od roku 1960 pracuje w ZRL i LK jako kierownik warsztatów remontowych Centralnego Parku Lotniczego Warszawa Okęcie. Czuwa nad wszystkimi pracami, bez których nie do pomyślenia byłaby działalność jakiejkolwiek komórki ZRL i LK. Jest pracownikiem wysoko cenionym i powszechnie lubianym. Posiada Medal X-lecia PRL, Brązowy, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, Sekretarz POP PZPR. (hek)

LOT

NA TERENIE WARSZAWY

PODOBNIE jak w okresie przedwojennym, tak i obecnie Warszawa jest siedzibą centrali Polskich Linii Lotniczych „Lot": ich mózgu — dyrekcji przedsiębiorstwa; regulującego przepływ pasażerów Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji Biletów oraz utrzymującej w ruchu cały organizm bazy technicznej.

Wielki biurowiec przy ul. Grójeckiej 17 jest już trzecią z kolei siedzibą dyrekcji „Lotu". Powiedzmy sobie od razu, że nie jest to ciągle jakaś reprezentacyjna rezydencja, choć ostatnio zrobiono wiele, żeby zmienić, unowocześnić i „uprzytulnić" zajmowaną przez „Lot" część gmachu.

Jakiż to zresztą postęp w perspektywie tych minionych 20 lat! Zaraz po wyzwoleniu stolicy dyrekcja świeżo reaktywowanego przedsiębiorstwa urzędowała w paru zimnych, tymczasowo oszklonych pokojach w gmachu „Romy" na Nowogrodzkiej, które w dodatku przekształcały się w nocy na „hotel robotniczy" dla części personelu... Z „Romy", gdzie później otrzymano całe piętro, nastąpiły latem 1947 roku przenosiny do dużego, przekształconego na biurowiec gmachu mieszkalnego przy ul. Hożej, gdzie można było już stworzyć znośne warunki pracy. Stamtąd to nastąpiła w 1959 roku przeprowadzka do obecnego gmachu.

Mieści on zresztą tylko część dyrekcji. Tu urzęduje dyrektor naczelny oraz niektóre działy podległe mu bezpośrednio, funkcjonuje cały pion handlowy. Na potrzeby pionu technicznego wybudowano przy wjeździe na teren bazy technicznej na Okęciu zgrabny, dwupiętrowy, otynkowany na biało budyneczek, zwany w gwarze pracowników „Watykanem". Mieści się tu także utworzony niedawno pion administracyjny. Natomiast ostatnia, najważniejsza gałąź przedsiębiorstwa — jego pion eksploatacyjny — usytuowany jest w jeszcze innym miejscu: w budynku krajowego dworca lotniczego.

★

Typowo warszawska jest również historia Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji Biletów. Początkowo, wiosną 1945 roku, sprawami związanymi z wystawianiem biletów zajmowała się placówka „Orbisu", mieszcząca się — podobnie jak wszystkie urzędy i instytucje — na Pradze, w budyneczku obok wielkiego domu kolejowego u zbiegu ul. Targowej i Białostockiej. Latem tegoż roku kasy lotnicze przeniesiono do hotelu „Polonia". Odprawa pasażerów odbywała się w gmachu „Romy", skąd odwożono ich na lotnisko krytymi brezentem ciężarówkami.



Ul. Waryńskiego 9: tu się mieści Biuro Rezerwacji i Sprzedaży Biletów PLL „LOT"



Komunikacyjny Ił-14 na płycie postojowej dworca Okęcie, w oczekiwaniu na pasażerów.

Z momentem objęcia przez „Lot" domu przy ul. Hożej ulokowano tam i biuro miejskie, które przejęło także sprzedaż biletów. Całość mieściła się w jednej salce, jeden kasjer sprzedawał bilety krajowe i zagraniczne. Stopniowo dopiero zaczęto powiększać liczbę stanowisk obsługi.

Przeprowadzka na MDM nastąpiła po ukończeniu gmachów na pl. Konstytucji w 1954 roku. Wzmagające się szybkie nasilenie przewozów spowodowało wkrótce konieczność przejęcia znajdującego się w sąsiedztwie, przy ul. Waryńskiego 9, lokalu kawiarnianego, który adaptowano na potrzeby biurowe. Lokal ten ma powierzchnię 650 m kw. i zajmuje 2 kondygnacje oraz podziemie. Na parterze mieszczą się kasy krajowe i zagraniczne, dział rezerwacji oraz poczekalnia, na piętrze natomiast te działy, które nie mają codziennej systematycznej styczności z klientami.

Organizacyjnie w skład Biura Sprzedaży i Rezerwacji Biletów wchodzą także: punkt sprzedaży w Ministerstwie Handlu Zagranicznego, stoisko informacyjne w „Grand Hotelu" oraz kasa w krajowym dworcu lotniczym, gdzie można również, w ostatniej chwili przed odlotem, nabyć bilet.

Należyte zaspokojenie potrzeb pasażerskiego ruchu międzynarodowego i krajowego będzie mogło nastąpić dopiero po przeniesieniu Biura do specjalnie zaprojektowanej siedziby, którą zlokalizowano w centralnym punkcie miasta, u zbiegu al. Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego, naprzeciw budowanego obecnie nowego kolejowego Dworca Głównego.

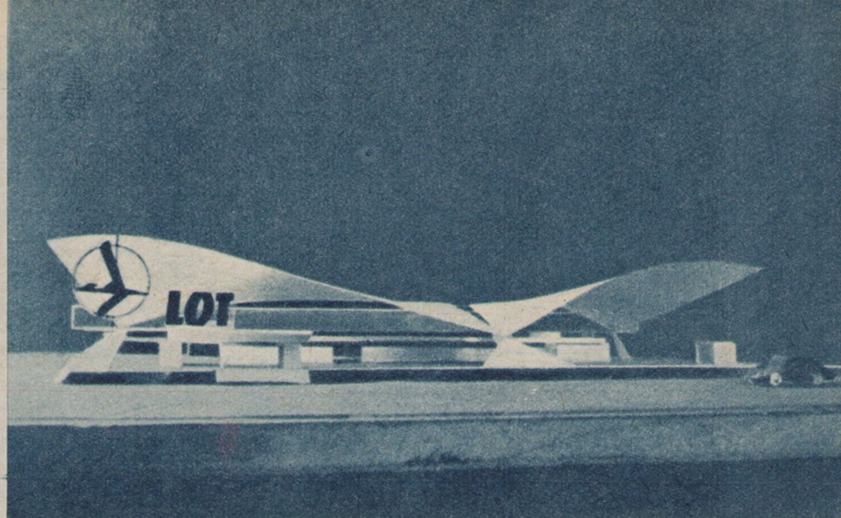
Jakkolwiek na terenie tym przystąpiono dopiero do wyburzania ruin i baraków, to jednak warto podać ogólną charakterystykę nowego obiektu, który będzie zarazem miejskim dworcem lotniczym. Jego hala posiadać będzie oryginalny dach o łupinowej konstrukcji, nasuwający skojarzenia ze skrzydłami ptaka. Pod dachem znajdą pomieszczenia: kasy krajowe i zagraniczne, poczekalnia, biuro obsługi pasażerów, informacja, dalekopisy, pomieszczenia dla przeprowadzania odprawy pasażerów przed odlotem oraz odprawy celnej przesyłek bagażowych, agencja pocztowa, kioski z prasą, upominkami oraz kawiarenka.

✦

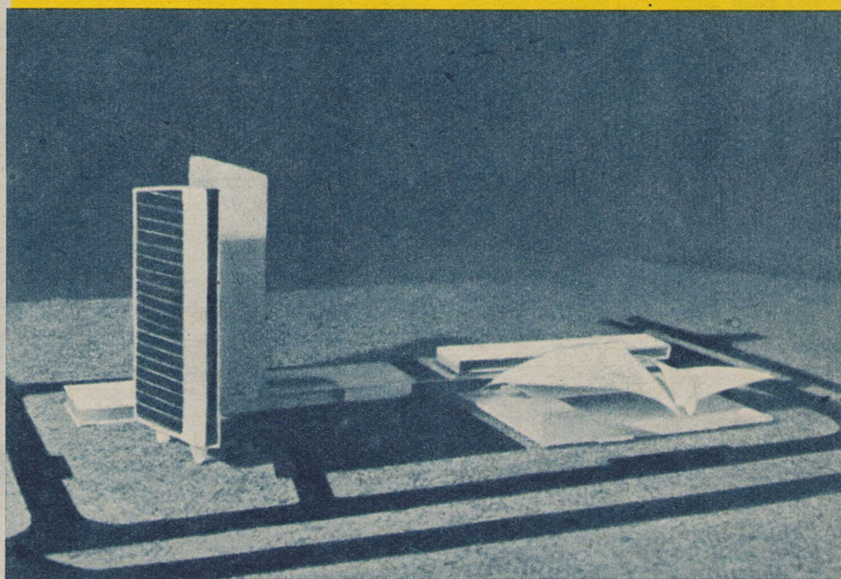
Baza techniczna Polskich Linii Lotniczych „Lot" na warszawskim lotnisku Okęcie jest dziś całym kombinatem, zatrudniającym przeszło tysiąc pracowników. Jest ona w całości dziełem polskich inżynierów i robotników. Zasługą jej twórców jest stałe dążenie do uniezależnienia „Lotu" od zagranicznych zakładów remontowych.

Najbardziej charakterystycznymi jej obiektami są wielkie hangary, w których przeprowadza się remonty płatowców. 21 metrów wysokości, 80 metrów długości, 45 metrów szerokości i 75 tys. metrów sześć. kubatury — oto wymiary największego w Polsce hangaru lotniczego, zbudowanego w 1962 r. Jego wnętrze może pomieścić 7 dwusilnikowych samolotów komu-





Tak w przyszłości (oby już niedalekiej) będą wyglądały zabudowania miejskiego dworca PLL LOT w Warszawie.



LOT.

nikacyjnych, albo też 3 czterosilnikowe.

W chwili obecnej trwają prace nad odbudową i rozbudową jednego z hangarów zniszczonych jeszcze w czasie wojny. Plan inwestycyjny przewiduje już wkrótce rozpoczęcie prac nad budową jeszcze jednego obiektu tego typu.

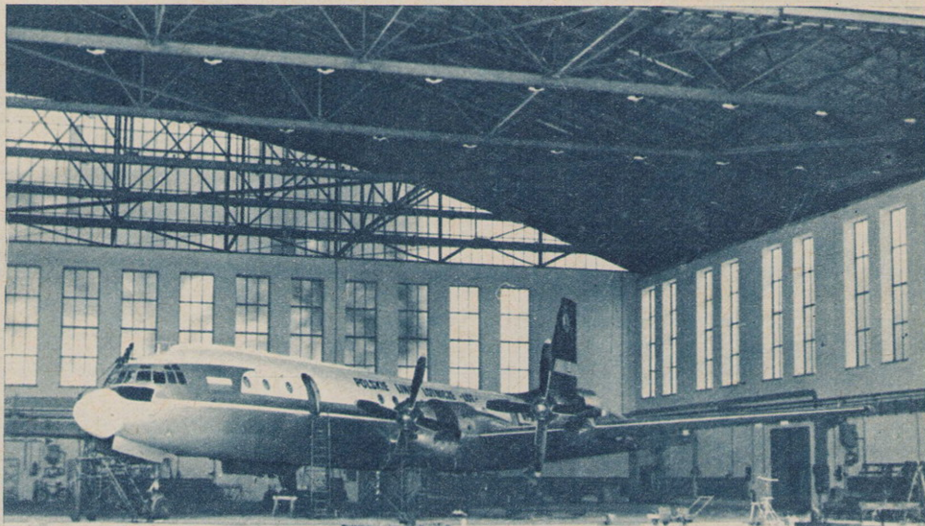
Silniki remontowane są w specjalnej hali, którą zaliczyć można do bardziej udanych obiektów naszego budownictwa przemysłowego: lekkie mury z białych, silikatowych cegieł, wielkie płaszczyzny lśniących zawsze od czystości okien... Główna część hali, w której przeprowadza się demontaż i montowanie silników — widna, przestronna i czysta, zapewnia załodze doskonałe warunki pracy.

Wyremontowane silniki sprawdza się następnie w hamowni, oddanej do użytku w 1961 roku. 10-metrowej wysokości budynek ma na planie kształt litery „H". W równoległych halach mieszczą się dwa stanowiska badawcze, między nimi znajduje się obszerna kabina kontrolna wyposażona w dwa stanowiska-pulpity z urządzeniami sterującymi i pomiarowymi. Grube, podwójne szyby zapewniają znakomitą widoczność obu stanowisk.

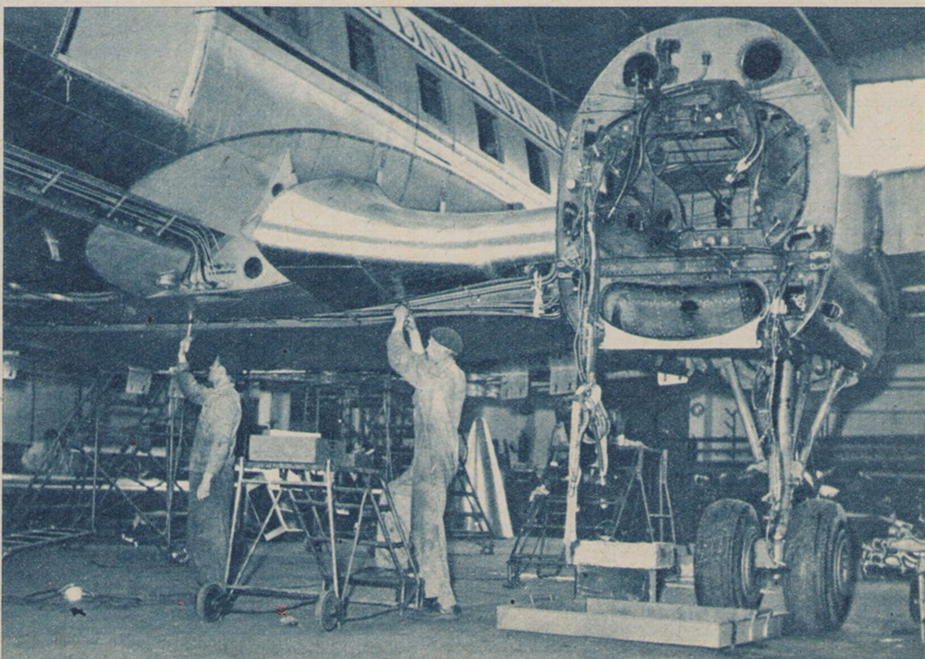
Jednym z ważnych obiektów jest także ukończona niedawno baza naziemnego sprzętu mechanicznego. Jasny widny, o lekkiej konstrukcji budynek ma kubaturę 21 tys. m. sześc. Znajduje się tu garaż, w którym mogą się z łatwością pomieścić wszystkie autobusy „Lotu", a także dział przeglądów bieżących, hala remontów i liczne warsztaty.

Obraz bazy technicznej „Lotu" uzupełniają obszerne magazyny i szereg obiektów pomocniczych, jak np. galwanizernia, akumulatornia itp.

RS



W takim hangarze dobrze się czuje nie tylko sprzęt — również ludzie, którzy mają tu odpowiednie warunki pracy.

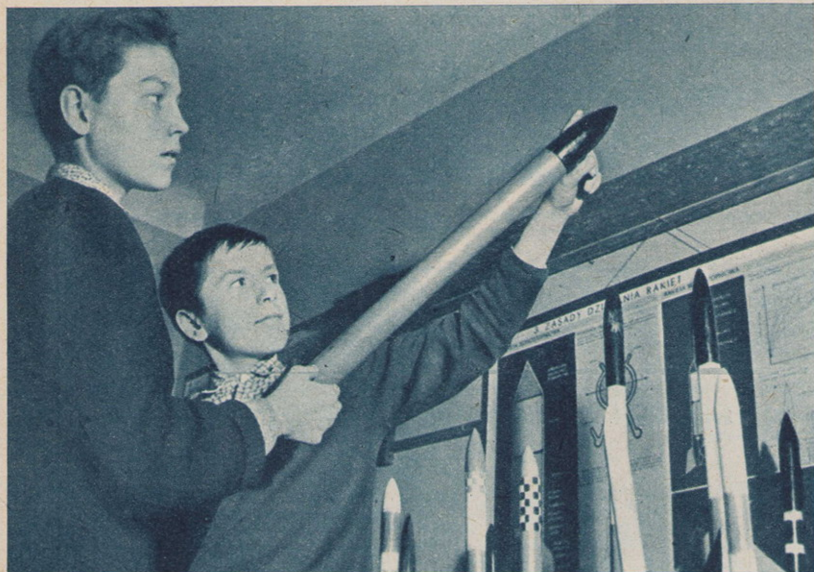


Mechanicy przy pracy. W rękach tych ludzi znajduje się zdrowie i życie pasażerów i załogi samolotu.

Zdjęcia: Z. Jóźwiak (4.

Małe POLITECHNIKI WARSZAWSKIE

PAWEŁ ELSZTEIN

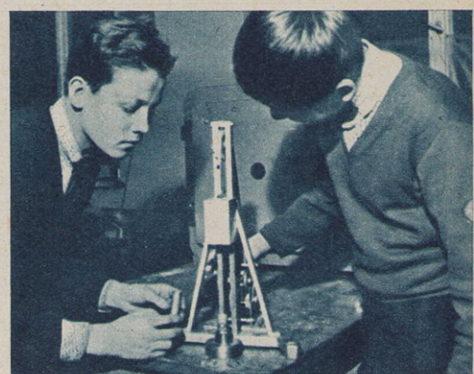


Pracownia modeli rakiet w MDK-Muranów.

JEŚLIBY ktoś zdecydował się narysować mapę Warszawy z oznaczeniem miejsc, w których się znajdują się modelarnie lotnicze — zadanie nie byłoby wcale łatwe. Zakładając oczywiście, że chodzi nam o pewnego rodzaju klasyczne modelarnie znane z lat dawnych. W takich pracowniach zajmowano się tylko i wyłącznie budową modeli lotniczych, a opiekunami ich, również od strony finansowej, były organizacje lotnicze: przed wojną LOPP, potem Liga Lotnicza, LPŻ, a obecnie APRL i LOK.

W starej przedwojennej Warszawie, terytorialnie mniejszej niż obecnie, sieć pracowni modelarskich prowadzonych przez LOPP była gęstsza, przyznać to wypada z pełną świadomością rzeczy. Ale zagęszczenie występowało raczej w centrum miasta, zgodnie z rozlokowaniem szkół. Sieć obecna zmieniła się poważnie, gdyż i miasto jest rozszerzone, powstały zupełnie nowe dzielnice, a co najważniejsze zmieniły się w ogóle metody szkolenia. Dotyczy to również małego lotnictwa, które przejęło wiele nowych tematów, że wymienić tu trzeba takie jak rakietnictwo, zdalne kierowanie, wprowadzające młodzież w zupełnie inny niż niegdyś świat techniki. Zniknęły zatem modelarnie — stolarnie z przysłowiowym pieńkiem drewna, z którego drążono przez wiele tygodni jakąś część modelu samolotu. Współczesna modelarnia, prowadzona naturalnie na odpowiednim poziomie, nie przypomina już stolarni. To już raczej pracownia fizyczna, bo trudno dzisiaj obyć się bez najprostszych nawet przyrządów pomiarowych. Samo nasmarowanie pasm gumy napędowej gliceryną z mydłem już nie wystarcza, jeśli się chce cokolwiek osiągnąć danym modelem.

Wraz ze zmianami tematycznymi i rzec można pedagogicznymi modelarnie współczesne nie są prowadzone wyłącznie przez organizacje lotnicze. Coraz częściej powstaje politechniczny typ pracowni, gdzie wykonuje się prace związane nie tylko z małym lotnictwem. I jeszcze jedno — wychowanie socjalistyczne obejmuje nauczanie politechniczne, w którym występuje ścisłe powiązanie teorii z praktyką. Równoległe kształcenie mózgu i rąk z uwzględnieniem postępu nauki i techniki to właśnie nauczanie politechniczne. Oto lapidarnie określony w książce „Praca w szkolnych kółkach politechnicznych" nowy sens zajęć modelarskich. Stąd też dążność naszych władz oświatowych do organizowania pracowni zajęć z modelarstwa lotniczego i jego dziedzin pokrewnych. Odnotować przy okazji można fakt, że obecnie w stolicy więcej jest pracowni pozostających pod opieką Ministerstwa Oświaty niż naszych władz lotniczych. I choć nieraz modelarnie szkolne przybierają miana różnych kół lotniczych itp., nie umniejsza to wcale zasług władz oświatowych, respektujących zresztą merytoryczne programy podstawowego szkolenia lotniczego.





Członkowie muranowskiej pracowni rakietowej podczas zajęć przy małym kafarze (powyżej) i przy piecu elektrycznym (niżej).

W centrum Warszawy króluje Pałac Kultury i Nauki. W jego prawym skrzydle mieści się Pałac Młodzieży, gdzie od szeregu lat mieści się pracownia modelarska prowadzona przez **Mariana Kosmowskiego.** Jest to na pewno jedna z najbardziej wzorowych modelarni tego typu w stolicy, o wielkich możliwościach rozwojowych. Interesujące są również inicjatywy warszawskich Młodzieżowych Domów Kultury, gdzie modelarstwo lotnicze zagnieździło się na dobre. Oto na odległych niegdyś Powązkach przy tamtejszym MDK istnieje modelarnia lotnicza prowadzona przez **Pawła Włodarczyka.** Oto na Muranowie, również przy MDK, powstała stosunkowo niedawno prawdziwie mała politechnika kierowana przez mgr. inż. **Bogdana Węgrzyna,** gdzie właściwie reprezentowane są wszystkie dziedziny zajęć praktycznych z techniką rakietową, zdalnym kierowaniem i modelarstwem lotniczym na czele. Wyposażenie i opieka instruktorska na najwyższym poziomie.

Tu dopiero startują, tak że na jakieś konkretne wyniki trzeba jeszcze poczekać. Drugim ośrodkiem, interesującym ze względu na eksperymentalny charakter, jest na pewno Stacja Młodego Technika na Powiślu. Tu pod kierownictwem mgr inż. **Witolda Kozaka** odbywają się zajęcia politechniczne z uwzględnieniem modelarstwa lotniczego i rakietnictwa. I ta pracownia znajduje się pod opieką władz oświatowych. Stacja, jak wiadomo, zdobyła trochę sławy w roku ubiegłym po zbudowaniu poduszkowca.

Jeśli chodzi o modele budowane w większości warszawskich modelarni, są to przeważnie standardowe zestawy materiałowe APRL, gdyż o dowolny wybór materiałów na razie jeszcze trudno, mimo iż w stolicy istnieje Centralna Składnica Harcerska pomagająca hurtowo i detalicznie w rozwiązywaniu trudności materiałowych, zarówno entuzjastom lotnictwa jak i modeli kolejek wąsko- i szerokotorowych.

Modelarnia lotnicza w MDK — Muranów. Zdjęcia najmłodszej grupy

Foto: B. Koszewski (4) i T. Bukowski (3)



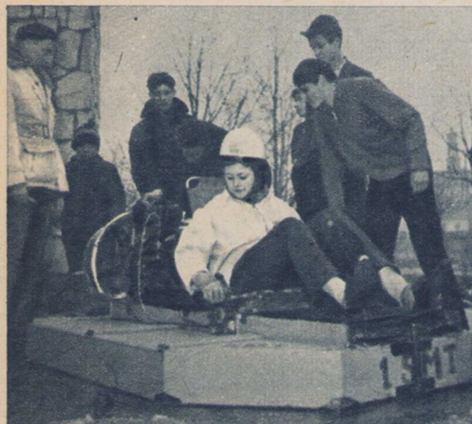
Pisząc o modelarstwie nie można zapominać o prasie fachowej takiej jak „Modelarz" i „Mały Modelarz", wydawanej przez LOK i pozostającej pod naczelną redakcją **Ireny Nowakowej**. O skromniutkim udziale „Skrzydlatej Polski" może i nie wypada wspominać, aby uniknąć samochwalstwa.

Wymienione wyżej modelarnie są oczywiście tylko cząstką całego zespołu pracowni, których pełny wykaz przy pomocy Aeroklubu Warszawskiego na pewno kiedyś opublikujemy. Wymieniliśmy po prostu te, a nie inne, gdyż są one na pewno typowe dla nowego kursu politechnizacji.





Tym razem odwiedzamy stację Młodego Technika na Powiślu. Na zdjęciach fragmenty różnorodnych prac: od nauki obróbki drewna przez modele rakiet do poduszkowca.



IŁ-14 startuje

Z ZAMGLONEJ WARSZAWY...

BOGDAN KAZANOWSKI

ROBI mi się słabo, gdy pomyślę o czekającej mnie podróży, fotoreporter, Jerzy Tobolski też zachwycony nie jest. Będziemy się kiwać i huśtać przez cztery godziny, pić piwo bezkidzkie na stojąco i płacić resztkami naszej fortuny za gorące serdelki z musztardą w bufecie „Warsu", pooblewamy się naturalnie kawą na tych diabelnych rozjazdach, przez które przeskakuje torpeda. Cztery godziny tam i cztery z powrotem, nie licząc bezsensownego czekania na dworcach kolejowych, gdzie wlepiać będziemy jak sroki w gnat nasze gały w rozkład jazdy. A wszystko po to, aby w Gdańsku fotoreporter pstryknął trzy razy migawką, a ja, żebym zapisał kilka zaledwie słów w notesie. Ale służba nie drużba, jedziemy do Orbisu, taksówka 15 złotych, miejscówka 10, taksówka na dworzec 15, dwa piwa i serdelki prawie stówa (bufety „Warsu" nie należą do najtańszych na świecie). A wszystko bez zniżki, ponieważ dokumenty do takowej uprawniające oddaliśmy do przedłużenia. Pogodziwszy się z nieuniknioną stratą, którą ponosimy w imię wyższych racji, stanęliśmy pokornie w kolejce, aby dowiedzieć się, że... figa z makiem. Miejscówek nie ma.

Jechać pociągiem osobowym i natychmiast wracać?

Głowimy się. I oto wzrok nasz pada na afisz z sugestywną namową: „Fly by „Lot".

— Myślisz, że będą miejsca? — pyta Tobolski bez przekonania.

— Zobaczymy. Trzeba zadzwonić do „Lotu".

Bilety, ku naszemu zdumieniu, są. Ale czy będą na drogę powrotną?

— Panowie martwią się o drogę powrotną? Kiedy panowie chcą wracać? Proszę chwilkę poczekać.

Dziewczę, królewna z bajki, odchodzi i po chwili wraca. Mamy bilety i oprócz nich karteczkę, odpis telexu: *„nnn lot gdańsk. 191017 wawa plo att kier kolenda pse wystawić bilety na trasę gdańsk/waw na nazwiska tobolski i kaznowski i zapewnić miejsca na 10 102 w dniu dzisiejszym stop jankiewicz".*

Do odlotu kilka chwil. Będziemy dwa wieprze, jeśli nie podziękujemy p. Jankiewiczowi. Idziemy podziękować i przedstawiamy się jako reporterzy lotniczego tygodnika. Nowe zdumienie. P. inż. Jankiewicz prosi nas o bilety i przystawia na nich stemple: „Zgoda na przelot w kabinie załogi".

Ił-14 startuje z zamglonej Warszawy. Nieprawdopodobny kit, z którym załoga kpt. Stanisława Łobudzkiego, drugi pilot Ireneusz Kucharski, technik pokładowy Stefan Piszczek i radiotelegrafista Ryszard Zakrzewski będą walczyć, jeśli wierzyć komunikatom meteo, aż do celu naszej podróży.

Zgasło światełko nad drzwiami. Możemy rozpiąć pasy i zapalić. Intensywnie myślimy jak należy postąpić w tej sytuacji. Na sąsiednim fotelu siedzi dziewczę tak śliczne, że może się przyśnić. Jestem gotów posądzić inż. Jankiewicza, że w trosce o pasażera zapewnił nam ten cudny obrazek na podróż.

Dłużej nie będę się męczył. Idę do kabiny załogi, robiąc użytek ze stempla na bilecie.

Kurs 245°, dwa radiokompasy uzupełniają się znakomicie — górny wskazuje zero, dolny — 180. Wariometr — zero. Prędkość 330 km/h, wysokość 950 metrów. Dokoła mleko. Smarujemy przez chmurę ku radiolatarni kierunkowej leżącej na kursie 245°. Lot jest już ustalony. Pozostaje kilka minut do zmiany kursu nad Skierniewicami. Czas płynie szybko i pewnie dlatego Jurek Tobolski wykorzystuje go jak może. Oczywiście robi zdjęcia... ślicznemu dziewczęciu. Chowam się z powrotem za kotarę w kabinie załogi.

Skręt. Leciutkie, ledwie wyczuwalne przeciążenie. Busola staje na kursie 330°. Lecimy z tylnym namiarem: ARK wskazuje 180. Przed

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

Państwo Janina i Feliks Kozłowscy lecą w podróż poślubną.



DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

nami Grudziądz. Linię Wisły mijamy w rejonie Płocka i wpadamy w istną orgię światła. Wyszliśmy z chmur. Szwendają się pod nami jakieś porwane, pojedyncze obłoczki, uplastyczniając pejzaż na dole przecięty wstęgą rzeki, podkreślając wrażenie odległości od brzegów. Jakieś miasteczko ucieka pod skrzydło, napływają następne.

Grudziądz otulił się chmurami i znów lecimy w mleku. Jeszcze jedna zmiana kursu na 347°. Teraz już będzie Gdańsk. Kapitan otrzymuje zezwolenie na krąg nadlotniskowy, co przedłuży nasz lot o pięć minut. Ale w rejonie Gdańska znów niebo się otwiera. Przy bezchmurnej pogodzie siadamy z prostej. Kapitanowi żal jest tych pięciu zmarnowanych minut. (Kiedyś rozmawiałem z jednym ze znakomitych pracowników administracji lotniczej. Zastanawiał się, jak tu zrobić, żeby wprowadzić kontrolę czasu pracy załogi. Teraz, przy lądowaniu z prostej, myślę, że to było poszukiwanie uzasadnienia dla swojej administracyjnej funkcji). Zaś kpt. Łabudzki ukazuje mi się jako lotnik z prawdziwego zdarzenia, działający w powietrzu w imię lotniczej sztuki. Ten człowiek nie będzie przedłużał lotu ponad konieczność.

Tobolski, oczywiście, robi zdjęcia dziewczęciu. Ma jej imię, nazwisko, adres i telefon (na wszelki wypadek). Jestem zaniepokojony: czy zostawił ze trzy klatki filmu na zdjęcia, które są konieczne i które zrobić trzeba w Gdańsku? Obfotografował pasażerów wybierając (ciekawe!) niektórych. Więc p. Marysię Rutkowską i p. Mirę Kienitz, młodą lekarkę z Oliwy. Czyżby nie było więcej pasażerów na pokładzie?

Jesteśmy u celu podróży. Żegnamy się z nowymi znajomymi. Mniej więcej za godzinę będziemy wracali.

Załoga znikła zajęta przygotowaniami do odlotu, my realizujemy cel naszej podróży. Bilety w Gdańsku, czekają, już są wypisane na nasze nazwiska. Mamy zapewnione miejsca.



Tobolski, oczywiście, fotografował ładne buzie.

Startujemy w kierunku morza. Statek, biały jak śnieg, nieruchomo stoi na burej redzie. Wychodzimy na kurs powrotny.

Pogoda jest cudna, ale wiemy, że w Warszawie kit nie ustąpił. Okęcie ma radar precyzyjny i tylko dlatego może przyjąć naszego Iła.

Gdy oglądam zmieniający się pejzaż, złote jeziorka w świetle zachodzącego słońca z prawej i przyprószoną wczesnym śniegiem ziemię z lewej, gdy przeliczam odwrotne kursy: do Grudziądza, Skierniewic i Warszawy — wychodzi z kabiny telegrafista. Obok mnie siedzą państwo Janina i Feliks Kozłowscy. Telegrafista przeprasza, iż kapitan nie mógł wyjść z kabiny, ale on w imieniu załogi — składa najserdeczniejsze życzenia z okazji ślubu, który odbył się cztery godziny temu w Gdańsku. (Nie słyszałem, aby takie życzenia składał kiedykolwiek kierownik najszybszej i najbardziej luksusowej torpedy PKP, gdzie „Wars" podnosi kwaśne piwo do rangi szampana, przynajmniej jeśli chodzi o cenę.)

Znów jesteśmy w domu. Światła lotniska Okęcie wzięliśmy pod skrzydła, toczymy się do portu. Spotkamy się teraz z załogą przy kawiarnianym stoliku. Kapitan prezentuje nam swoje przedsiębiorstwo, które już wykonało plan przelotów, a do końca grudnia przekroczy go o 10 procent. Jesteśmy dwoma z 276,5 tysiąca pasażerów, których przewiózł „Lot" w ciągu roku 1964 do różnych portów lotniczych, krajowych i zagranicznych.

Jesteśmy w znakomitych humorach. „Lot" umożliwił nam załatwienie naszej sprawy w iście lotniczym tempie. Ale najbardziej zadowolony jest radiotelegrafista. Gdybyśmy nie wrócili do Warszawy — miałby prawdziwy kłopot. Jutro leci do Kairu starając się o drugą specjalność. Zdaje egzaminy na licencję nawigatorską gdyż uważa, że pogłębianie wiedzy lotniczej należy do podstawowych obowiązków wszystkich członków załogi. Ma zresztą kapitalny wzór pod ręką, w postaci technika samolotu p. Stefana Piszczka, który w swym zawodzie pracuje od 1927 roku, jeszcze od czasów historycznego przewoźnika powietrznego „Aerolotu" i jest prawdziwą encyklopedią typów samolotów. Junkers L-5, Junkers-52, Fokker F-7, Lockheed-12 i 14, „Wicher", DC-7, „Lublin", Jak-9, Pe-2, Li-2, Languedoc, Ił-12, Ił-14, Dakota... Wszystko to przechodziło przez jego ręce w „Locie" i w wojskach lotniczych.

Z wojsk lotniczych zresztą wywodzi się także kapitan statku. Latał w stopniu porucznika pilota na samolotach transportowych i uzyskawszy tu kawał doświadczenia — poszedł do „Lotu". Drugi pilot przyszedł z Aeroklubu, więc żeby jakie takie pojęcie mieć o załodze Iła, trzeba by wgłębić się w życiorysy. Nie chcemy jednak być niedyskretni. Widzieliśmy załogę w akcji, w powietrzu, w trudnych warunkach atmosferycznych i widzieliśmy sztuczny horyzont, wariometr, prędkościomierz. Trudno o lot bardziej idealny i to jest najlepszą legitymacją załogi. A poza tym, cóż to za mili ludzie!

BOGDAN KAZNOWSKI

P.S.: P. inż. Jankiewiczowi oraz załodze pragniemy serdecznie podziękować za opiekę w czasie naszej podróży, za opieką taką, kropka w kropkę, jaką widzieliśmy na jednym z plakatów: stewardessa niesie pasażera w beciku. Na beciku — wizytówka „LOT". Cały czas mieliśmy to wrażenie, że jesteśmy prawdziwymi pasażerami.

B.K.



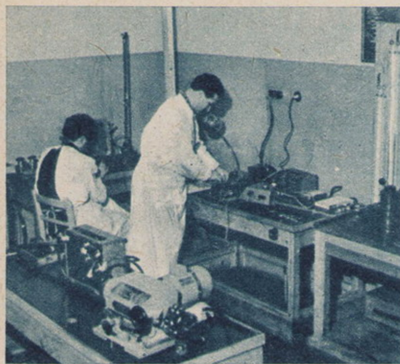
Kapitan statku (powietrznego naturalnie) był Stanisław Łabudzki





Technik pokładowy Stefan Piszczek jest jednym z nestorów polskiego lotnictwa

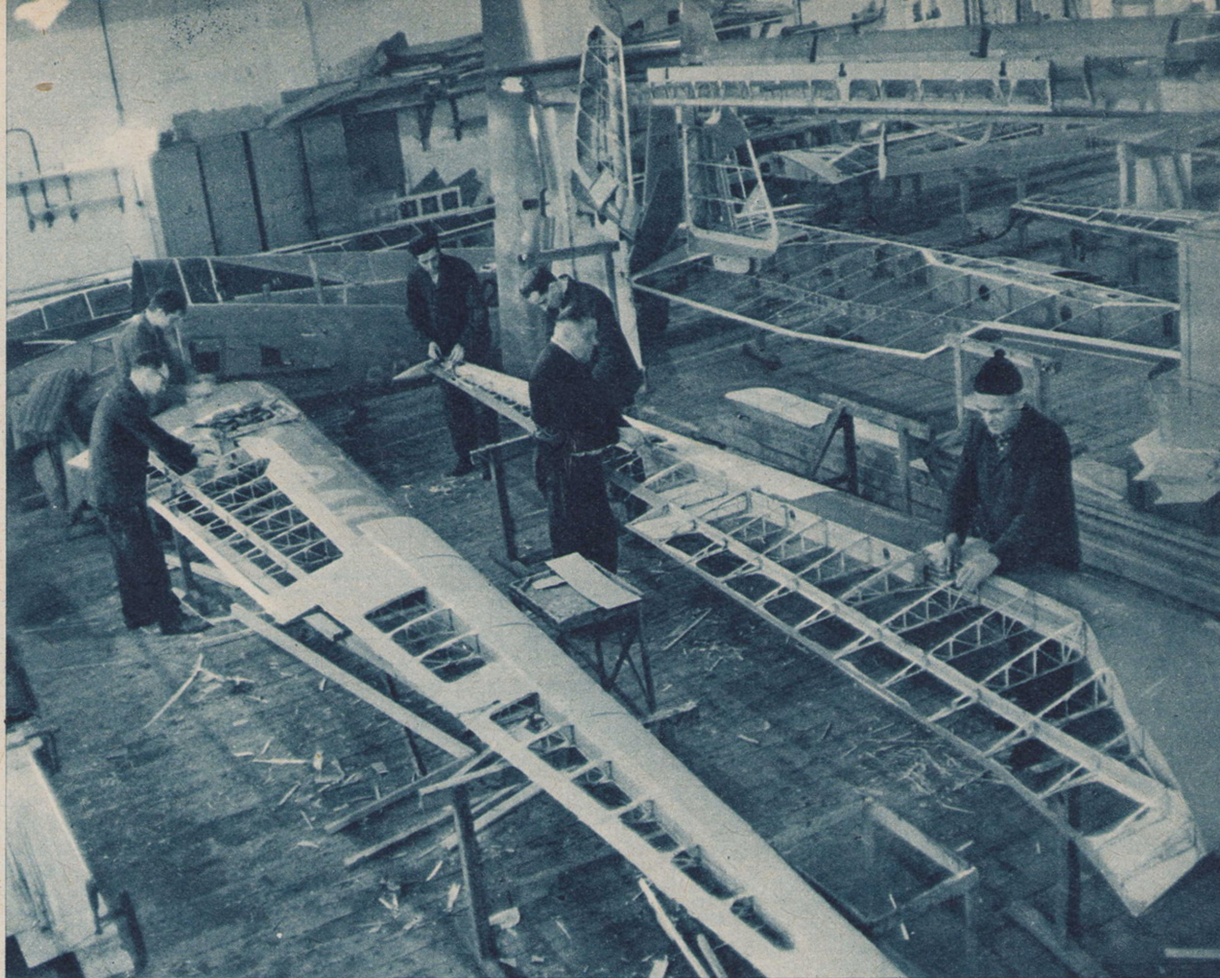
Zdjęcia: J. Tobolski (4)



Spadochronowe automaty do samoczynnego otwierania, barografy i przyrządy wysokościowe po odnowieniu bada się między innymi w specjalnych komorach ciśnieniowych.

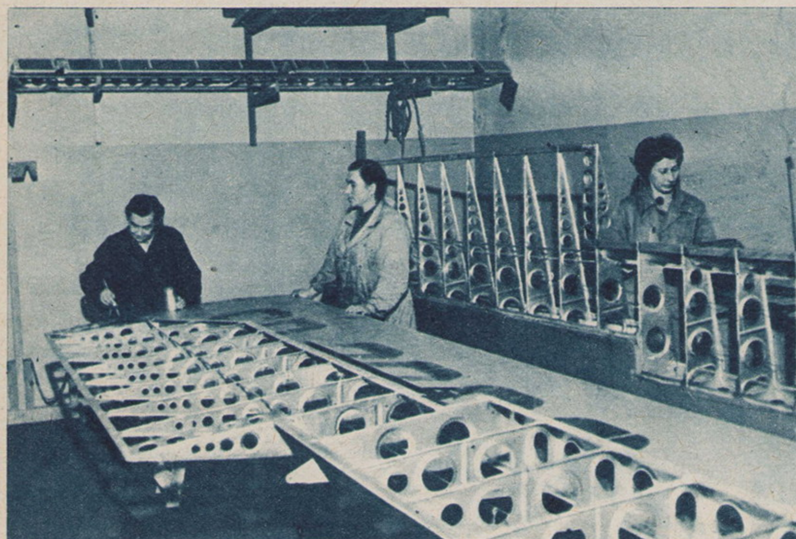


Coraz popularniejsze wśród szybowników radiostacje są tu dokładnie kontrolowane, naprawiane i stare zawołanie „widzę cię, ale nie słyszę" przestanie chyba być aktualne.



Widok ogólny na halę stolarni Lotniczych Zakładów Naprawczych na Gocławiu. Foto: BERNARD KOSZEWSKI

JAK NOWE



Wyżej: Wiele było kłopotów ze stworzeniem w tapicerni warunków zgodnych z wymogami bhp. Dziś zatrudnionym tam paniom nie grozi zbytnie stężenie oparów cellonu. Pierwsza z lewej to Felicja Kuleszyńska, wieloletnia pracownica AW i LZN. Niżej: Delikatne spadochronowe czasze naprawiają równie delikatne dziewczęce ręce...



JAK nowe wracają stąd do klubów stare, czy rozmienione na drobne szybowce, podarte spadochrony, zarżnięte wyciągarki i ściągarki, uszkodzone przyrządy pokładowe, aparatury tlenowe i radiostacje, automaty spadochronowe.

Jesteśmy w Lotniczych Zakładach Naprawczych APRL na Gocławiu. Z niewielkich, jeszcze przed paru laty, aeroklubowych warsztatów powstał i stale się rozwija remontowy niemal że kombinat. Różnorodność robót, brak dokumentacji przy tych w większości nietypowych pracach — stwarzają wysokie wymagania załodze.

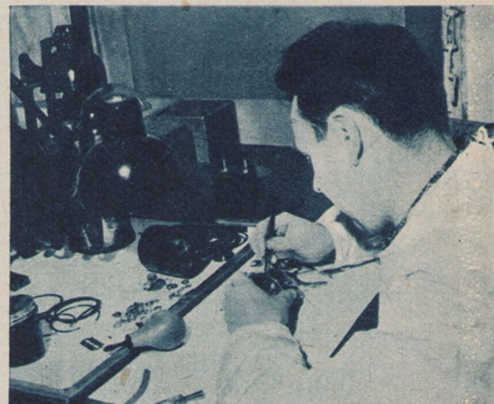
Najlepiej — mówi nam dyrektor LZN inż. Tadeusz Wiślicki — spisuje się stara gwardia, którą reprezentują między innymi, bo trudno wszystkich wymienić, stolarz Stanisław Kołtunowicz i spawacz Stanisław Stachyra. Podstawowy kłopot z kadrami stanowi brak młodych, o wysokich kwalifikacjach, a jednocześnie zamiłowanych w lotnictwie pracowników.

Nie tylko zmartwienia z młodymi kadrami przysparzają dyrektorowi siwych włosów. Panująca we wszystkich prawie pomieszczeniach ciasnota utrudnia ustawienie prawidłowej linii produkcyjnej. Stąd konieczność stałej korekcji istniejącego układu oraz adaptacji posiadanej powierzchni lokalowej.

Zresztą problemami — tak licznymi i żywotnymi — remontów lotniczego sprzętu w ogóle i w warszawskich LZN warto zająć się szerzej, bardziej analitycznie. Ale to już przy innej okazji. Tymczasem zaś zapraszamy do zwiedzenia — w ślad za obiektywem naszego fotoreportera — Lotniczych Zakładów Naprawczych na Gocławiu. Kłopotów, o których wspomniałem na zdjęciach nie widać, bo i nie one — te kłopoty — są najważniejsze. Dowód: już 18 grudnia 1964 roku Zakłady zameldowały o wykonaniu planu rocznego! Więcej — w czynie społecznym na XX-lecie PRL wyremontowano poza planem „Bociana" i wykonano szereg innych cennych zobowiązań. (pj)



Dyrektor warszawskich LZN inż. Tadeusz Wiślicki (z lewej) przy „Bocianie", który został wyremontowany w czynie społecznym na XX-lecie PRL (co zostało zaznaczone specjalnym napisem). Dbajcie — proszą pracownicy LZN — piloci o ten szybowiec specjalnie.



Przy naprawach przyrządów pokładowych wymagana jest zegarmistrzowska precyzja.





CENTRALNY ZESPÓŁ LOTNICTWA SANITARNEGO

OSIĄGNIĘCIA CENTRALNEGO ZESPOŁU LOTNICTWA SANITARNEGO W LATACH 1955—1964

ROK	Wylatanych godzin	Wykonanych lotów	Przelecianych kilometrów
1955	5.00	3	650
1956	1 932.40	1 727	251 250
1957	2 457.30	2 106	491 500
1958	2 057.10	2 194	452 575
1959	2 370.55	2 559	545 310
1960	2 432.25	2 459	394 820
1961	3 062.50	2 883	521 000
1962	2 296.55	2 872	443 335
1963	2 074.11	2 312	506 200
1964	1 300.45	1 419	260 200

Uwaga: rok 1964 bez miesiąca grudnia.

POD koniec bieżącego roku będziemy obchodzić dziesięciolecie powojennego lotnictwa sanitarnego podległego Ministerstwu Zdrowia, zainicjowanego przez obecnego dyrektora Centralnego Zespołu — Tadeusza Więckowskiego. Na wstępie trzeba wyjaśnić, że Lotnicze Pogotowie Ratunkowe — bo tak ono się początkowo nazywało — rozpoczęło swoją działalność w dość trudnych warunkach, pełniąc od pierwszego startu po dzień dzisiejszy zaszczytną i niezwykle humanitarną służbę, walcząc o zdrowie i życie chorego. W tej decydującej walce ogromną rolę odgrywali i odgrywają piloci lotnictwa sanitarnego. Oni to dzięki bogatemu doświadczeniu zawodowemu gwarantują bezpieczeństwo każdego przelotu. Oni to swoim cichym i mało znanym bohaterstwem zaskarbili sobie zaufanie i szacunek naszego społeczeństwa.

Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie mieści się na lotnisku Gocław, w dawnych pomieszczeniach Aeroklubu Warszawskiego. Oczywiście pomieszczenia te przed kilku laty zostały przebudowane i unowocześnione, a co najważniejsze przystosowane dla potrzeb lotnictwa sanitarnego i pogotowia ratunkowego. Tutaj mieszczą się między innymi: pokój dyspozycyjny, gabinet lekarski, pokój pilotów, mechaników — wszystkie nowocześnie urządzone.

Warto wiedzieć, iż Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego spełnia podwójną rolę w swej codziennej działalności: jest zespołem nadrzędnym, a więc kierowniczym dla 14 zespołów wojewódzkich na terenie kraju oraz wykonuje zadania zespołu lotnictwa sanitarnego dla województwa warszawskiego. Trzeba również pamiętać, iż piloci Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego oprócz swoich obowiązków w powietrzu pełnią także funkcje administracyjne. I tak na przykład jeden z pilotów prowadzi zagadnienia remontowe, drugi zagadnienia związane z łącznością radiową, inny jeszcze zagadnienia związane z podnoszeniem kwalifikacji personelu latającego. Oczywiście zagadnienia prowadzone przez poszczególnych pilotów Centralnego Zespołu obejmują cały kraj.

Walka o życie ludzkie trwa od dziewięciu lat. Istnienie, rozwój i osiągnięcia lotnictwa sanitarnego w Polsce po wojnie, to w decydującej mierze zasługa Tadeusza Więckowskiego, wielkiego rzecznika tego rodzaju lotnictwa w naszym kraju. Po wielu naradach, dyskusjach i konferencjach, spotykając się wielokrotnie z zarzutami nierealności przedstawionego projektu organizacji lotnictwa sanitarnego, Tadeusz Więckowski w lipcu 1955 roku uzyskał aprobatę Ministerstwa Zdrowia. Pracę rozpoczęto od założenia sześciu ośrodków pogotowia lotniczego, przy czym obszar Polski tak podzielono, aby można było zabezpieczyć jego skuteczną obsługę. Na zabiegi podstawowe odwożono chorych do szpitali powiatowych, a w wypadkach poważniejszych do klinik wojewódzkich. Po półrocznej działalności poszczególne województwa stanowczo zaczęły domagać się samolotów. Obecnie wszystkie województwa, z wyjątkiem łódzkiego i opolskiego, mają zespoły lotnictwa sanitarnego. Lądowiska dla samolotów znajdują się również w miastach powiatowych. Jest ich około trzystu pięćdziesięciu. Praktycznie jednak samoloty mogą lądować prawie w każdej wiosce.

Szybkość i efektywność działania lotnictwa sanitarnego uzyskano dzięki właściwej strukturze organizacyjnej. Dokonano tego przez ścisłe powiązanie pracy zespołów lotniczych z działalnością wojewódzkich stacji pogotowia ratunkowego.

Niewątpliwie decydującą rolę w lotnictwie sanitarnym odgrywa Centralny Zespół w Warszawie. Tam właśnie powstają koncepcje dalszego rozwoju i organizacji lotnictwa sanitarnego w naszym kraju, tam dobiera się personel latający i techniczny, tam decyduje się o wprowadzeniu i zakupieniu nowego sprzętu lotniczego, tam powstała idea wprowadzenia śmigłowców do lotnictwa sanitarnego, tam wreszcie zdobyto doświadczenia w użytkowaniu śmigłowców dla przewożenia chorych.

Jak już wspomniano, dyrektorem Centralnego Zespołu jest Tadeusz Więckowski, zastępcą dyrektora — Jerzy Szymankiewicz, a naczelnym inżynierem mgr inż. Jan Jasiński. Centralny Zespół liczy dziewięciu pilotów. Wraz z dyrektorem, jego zastępcą i naczelnym inżynierem dziewiątkę tę stanowią: Stanisław Jensen, Andrzej Koskowski, Stanisław Majerowski, mgr Kazimierz Plenkiewicz, Gutaw Sidorowicz i Kazimierz Wünsche.

Lotnictwo sanitarne to jedna z najlepiej pracujących gałęzi naszego lotnictwa. Zasługa to przede wszystkim odpowiedniego kierownictwa, w tym przypadku Centralnego Zespołu w Warszawie. Duża zasługa w tym Ministerstwa Zdrowia, które nie zawahało się powierzyć lotnikom drogocennego sprzętu i dać im pracę. Dlatego też nie do pomyślenia byłoby istnienie i rozwój lotnictwa sanitarnego bez stałej opieki Ministerstwa Zdrowia, któremu lotnictwo to podlega. Dzisiaj można z dumą stwierdzić, iż lotnicy sprostali zadaniom jakie postawiło przed nimi Ministerstwo Zdrowia.

Dysponujemy najlepszym lotnictwem sanitarnym w Europie, a kto wie czy też i nie na świecie. Ogromna w tym zasługa ludzi Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie.

(m)

▲ Piloci Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego: od lewej — dyr. Tadeusz Więckowski (3 250 h), Jerzy Szymankiewicz (5 500 h), mgr inż. Jan Jasiński (3 350 h), Stanisław Jensen (7 520 h), Andrzej Koskowski (1 330 h), Stanisław Majerowski (2 560 h), mgr Kazimierz Plenkiewicz (6 100 h), Gustaw Sidorowicz (4 960 h) i Kazimierz Wünsche (4 730 h). W nawiasach podano wylatane godziny na samolotach przez poszczególnych pilotów.



Foto: A. A. Mroczek

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

STANISŁAW MAJEROWSKI

Urodził się 26 kwietnia 1929 r. w Warszawie. Lotnictwem zainteresował się w okresie wojny, oglądając walki powietrzne. W okresie okupacji hitlerowskiej uczęszczał na tajne komplety, na których ukończył dwie klasy gimnazjum. Mając 15 lat przez trzy miesiące przebywał w hitlerowskim obozie pracy przymusowej, gdzie został zabrany w czasie wysiedlania z terenów podwarszawskich. W listopadzie 1944 roku uciekł z obozu i po długich poszukiwaniach odnalazł rodzinę.

Po wyzwoleniu, we wrześniu 1945 r., rozpoczął naukę w Państwowym Liceum Mechaniczno-Lotniczym w Warszawie (specjalność lotnicza). Do latania na szybowcach przystąpił w lipcu 1948 r. w Lisich Katach, gdzie uzyskał II stopień. Od tego roku jest członkiem Aeroklubu Warszawskiego. W 1949 r. kończy liceum, otrzymując dyplom technika lotniczego. Lata w Jeżowie Sudeckim, zdobywając tam III stopień. Od 1 lipca 1949 r. do 30 kwietnia 1958 r. pracował jako technik KCSP. W międzyczasie odbywa służbę w wojskach lotniczych jako strzelec pokładowy. W czerwcu 1950 r. ukończył z pierwszą lokatą kurs pilotażu samolotowego w CWL Wrocław. W tym samym roku uczestniczy w Zlocie Gwiaździstym (drugie miejsce).

Jako nawigator startował razem ze Zdzisławem Dudzikiem w Samolotowych Mistrzostwach Polski w Gliwicach (1956) i w Krośnie (1957). Dnia 5 maja 1957 r. wykonał przelot otwarty na odległość 648 km (Warszawa — Mohylew, ZSRR). W latach 1955—1958 był członkiem Rady Klubu, a następnie członkiem zarządu Aeroklubu Warszawskiego. Tego samego roku startował w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, zajmując 14 miejsce. Dnia 1 maja 1958 r. rozpoczął pracę w Centralnym Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie, początkowo jako pilot, a następnie starszy pilot, gdzie pracuje do chwili obecnej. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1959 zajął 14 miejsce. We wrześniu 1960 r. uczestniczył jako pilot w Zawodach Samolotowych o memoriał Edwarda Rusijana (Jugosławia), plasując się na 11 miejscu. Startując po raz trzeci w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w 1961 r. zajął 18 miejsce. W 1962 roku ukończył kurs śmigłowcowy.

Srebrną Odznakę Szybowcową zdobył w 1951 r., a złotą w 1957 r (z dwoma diamentami). Ma uprawnienia pilota szybowcowego i samolotowego I klasy, licencję pilota zawodowego II klasy oraz licencję pilota zawodowego śmigłowcowego Na szybowcach wylatał 536 h, na samolotach 16 typów 2 560 h, a na śmigłowcach 147 h. Na szybowcach przeleciał 14 700 km. W lotnictwie sanitarnym wylatał na samolotach 1 920 h, wykonując 854 loty sanitarne.

(m)





Wystawa prac racjonalizatorskich zorganizowana przez WAT.

WOJSKO W STOLICY

INSPEKTORAT LOTNICTWA

Instytucja wojskowa powołana do życia specjalnym rozkazem Ministra Obrony Narodowej.

Głównym Inspektorem Lotnictwa jest gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, który na IV Zjeździe PZPR został wybrany na stanowisko zastępcy członka KC PZPR.

Zastępcą Głównego Inspektora Lotnictwa do spraw politycznych, Szefem Zarządu Politycznego IL, jest płk **Mieczysław Puteczny**.

Z okazji dwudziestolecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej defilada lotnicza, którą oglądały miliony ludzi w całym kraju, była zorganizowana właśnie między innymi przez Inspektorat Lotnictwa. Słynna symboliczna „dwudziestka" składała się z pilotów podległych Inspektoratowi Lotnictwa.

Inspektorat Lotnictwa ma swoją siedzibę w Warszawie, podobnie jak inne centralne wojskowe instytucje.

DOWÓDZTWO WOJSK OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU

Wojska Obrony Powietrznej Kraju spełniają szczególnie ważną rolę w systemie obrony naszych granic. Na wyposażeniu jednostek wojsk OPK znajdują się najnowocześniejsze ponaddźwiękowe samoloty, uzbrojone m.in. w rakiety powietrze-powietrze. Samoloty te, również o kształcie delty, mieli możność zobaczyć mieszkańcy stolicy oraz telewidzowie w kraju, podczas defilady wojskowej 22 lipca br.

Dowódcą Wojsk Obrony Powietrznej Kraju jest gen. dyw. pil. **Czesław Mankiewicz**.

Zastępcą dowódcy Wojsk. OPK, Szefem Zarządu Politycznego, jest płk mgr **Tadeusz Dąbkowski**.

W Wojskach OPK oprócz tego, że z każdym rokiem w bardzo szybkim tempie modernizowany jest sprzęt lotniczy, oraz technika lotnicza nie ustępuje swą precyzją i jakością technice lotniczej państw zachodnich, to jednocześnie rozwija się masowo współzawodnictwo o tytuł Drużyn Socjalistycznej Służby i Klucza Socjalistycznej Służby.

Dowództwo Wojsk OPK ma duże osiągnięcia na odcinku współpracy z ludnością cywilną i instytucjami cywilnymi.

INSTYTUT TECHNICZNY WOJSK LOTNICZYCH

Jest to instytucja naukowo-badawcza będąca na usługach całego lotnictwa wojskowego. Placówka ta w ciągu swego istnienia przeprowadziła szereg badań laboratoryjnych oraz doświadczeń z różnego rodzaju sprzętem lotniczym. ITWL jest ściśle związany z jednostkami lotniczymi i pracuje dla ich potrzeb.

Konieczność powstania ITWL podyktowana została zwiększającym się skomplikowaniem eksploatowanego sprzętu, który wymaga posiadania własnego zaplecza naukowo-technicznego.

Niedawno ITWL obchodził dziesięciolecie swojego powstania. Dziś ITWL posiada rozbudowaną bazę wyposażeniową składającą się z szeregu nowoczesnych stoisk badawczych oraz doświadczoną kadrę. Ma ona wiele osiągnięć w dziedzinie unowocześnienia i usprawnienia eksploatacji i jej kontroli, prowadzi prace nad nowym sprzętem oraz prace naukowo-badawcze.

W bieżącym roku po raz pierwszy w historii ITWL dwóch pracowników naukowych uzyskało tytuły doktorów nauk technicznych. Są to ppłk dr inż. **Józef Koszewski** i mjr dr inż. **Andrzej Janicki**.

Komendantem ITWL jest płk mgr inż. **Mieczysław Sikorski**.

WOJSKOWY INSTYTUT MEDYCYNY LOTNICZEJ

Rozwinął się w związku ze zwiększającymi się wymaganiami psychofizycznymi w stosunku do pilotów oraz koniecznością badań wpływu warunków lotu na nowoczesnych samolotach, na człowieka.

Pracownicy WIML opracowali również prototyp ubioru wyjściowego dla pilotów samolotów naddźwiękowych. WIML prowadzi szeroko zakrojoną współpracę z cywilnymi ośrodkami podobnego typu, pracownicy naukowi współpracują z naukowcami zagranicznymi.

Szefem WIML jest płk doc. **Władysław Barcikowski**.

WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA

Wojskowa Akademia Techniczna prowadzi trzy rodzaje studiów: stacjonarne, zaoczne zawodowe i zaoczne magisterskie. W Wojskowej Akademii Technicznej studiuje zarówno stacjonarnie jak i zawodowo wielu lotników, przyszłych inżynierów lotnictwa.

W celu umożliwienia żołnierzom zawodowym — kandydatom na pierwszy rok studiów stacjonarnych lub zaocznych studiów zawodowych — przygotowania się do egzaminów wstępnych organizowane są zaoczne kursy przygotowawcze.

Obecnie 25 procent wszystkich oficerów posiada wyższe wykształcenie. Odsetek inżynierów wynosi 8,6 procent, a łącznie z technikami 24,5 procent stanu kadry oficerskiej.

WAT dysponuje bogato wyposażonymi gabinetami naukowymi, co stwarza dobre warunki do pracy naukowej kadry profesorskiej i słuchaczy.

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO

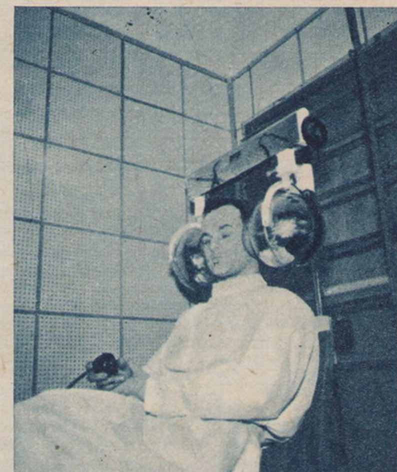
Jest to druga uczelnia wojskowa w Warszawie, w której naukę pobierają lotnicy, przyszli dowódcy. Na ASG przyjmowani są zdolni dowódcy oraz inni oficerowie lotnictwa, którzy pragną poświęcić się pracy służbowej.

Po kilkuletnich studiach absolwenci opuszczają ASG wyspecjalizowani w dowodzeniu pododdziałami oraz jednostkami lotniczymi.

ASG, podobnie jak i WAT ma duże osiągnięcia w dziedzinie naukowo-badawczej oraz dydaktycznej.

Wielu pilotów i innych specjalistów lotniczych studiuje również na Wojskowej Akademii Politycznej im. F. Dzierżyńskiego.

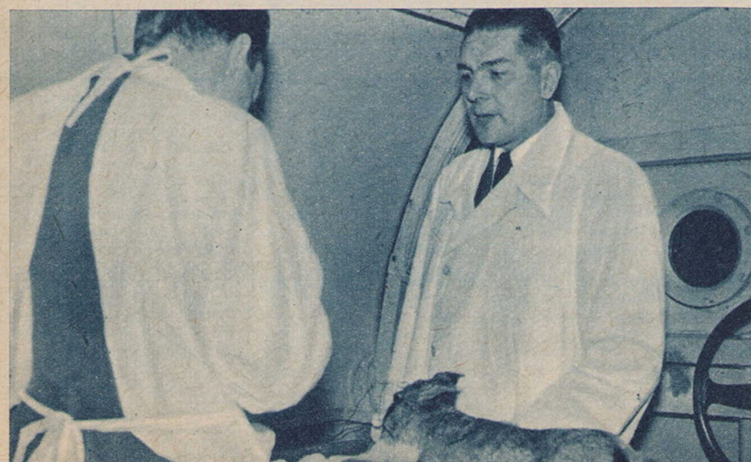
HENRYK SZCZYPEK



Oficerowie lekarze z jednostek lotniczych przechodzą w WIML specjalizację w zakresie medycyny lotniczej i klinicznej. Na zdjęciu: badania audiometryczne. Niżej: Wojskowa Akademia Techniczna prowadzi różnego rodzaju prace nukowe i teoretyczne, torując drogę postępowi technicznemu w wojsku.

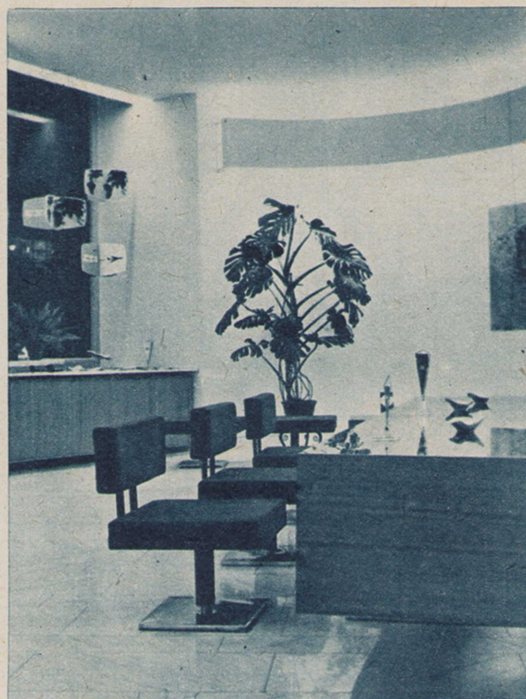


Pracownicy naukowi WIML przygotowują królika w celu przeprowadzenia na nim badań doświadczalnych w komorze niskich ciśnień. Zdjęcia: WAF





Na MDM-ie grupuje się kilka biur lotniczych. Na zdjęciu: biuro belgijskich linii SABENA. Foto: J. Płatek



Efektowny lokal czechosłowackich linii CSA na Krakowskim Przedmieściu jest prawdziwą ozdobą tej części miasta. Foto: Z. Jóźwiak

ZAGRANICZNE LINIE W STOLICY

W roku na rok wzrasta znaczenie Warszawy jako węzła międzynarodowego ruchu lotniczego. Wyrazem tego są nie tylko lądujące regularnie na Okęciu samoloty coraz liczniejszych linii lotniczych, ale i zakładanie w naszej stolicy przedstawicielstw wielu przedsiębiorstw komunikacji powietrznej — także i tych, które nie utrzymują jeszcze bezpośrednich połączeń do Polski. A oto ich aktualny wykaz:

AEROFŁOT. Samoloty radzieckich linii lotniczych latają regularnie na trasie Moskwa — Warszawa od 1946 roku. Od 1949 r. urzęduje u nas przedstawiciel, a od początku 1961 r. czynne jest w Alejach Jerozolimskich 29 biuro informacyjne. Interesy „Aerofłotu" reprezentuje od czerwca 1964 r. p. Nikołaj S. Czernyszew.

AIR FRANCE. Komunikację między Paryżem a Warszawą, utrzymywaną jeszcze przed wojną, francuskie linie lotnicze wznowiły w maju 1959 r., delegując równocześnie swego przedstawiciela. Z początkiem 1960 r. założono biuro informacyjne przy ul. Kruczej 21. „Air France" urzymuje na lotnisku swą obsługę techniczną i ma tam własną stewardessę naziemną. Obecny przedstawiciel p. Michel Poliakoff, urzęduje w Warszawie od lutego 1963 r.

AIR INDIA ma swego przedstawiciela w Warszawie od lutego 1961. Jest nim od początku p. Stefan Rochowicz. Ma on swoje biuro w hotelu „Europejskim", na Krakowskim Przedmieściu 13.

ALITALIA. Przedstawiciel włoskich linii lotniczych, p. Stanisław Skowronek, urzęduje od momentu założenia biura informacyjnego, tj. od początku 1964 r., w hotelu „Europejskim", Krakowskie Przedmieście 13.

AUA (Austrian Airlines) obsługuje połączenie Wiedeń — Warszawa — Moskwa od października 1958 r. Przedstawicielstwo, mające charakter informacyjny, działa od lipca 1963 r. Mieści się ono w hotelu „Europejskim", Krakowskie Przedmieście 13. Na jego czele stoi od początku p. Alexander Razumowsky.

BEA (British European Airways — Brytyjskie Europejskie Linie Lotnicze) utrzymują regularną komunikację między Londynem a Warszawą od kwietnia 1958 r. Równocześnie delegowano do Warszawy przedstawiciela, który od czerwca 1959 r. prowadzi biuro informacyjno-propagandowe przy ul. Kruczej 49. Obecny przedstawiciel, p. Bryan Nicholas, urzęduje od listopada 1963 r.

BOAC (British Overseas Airways Corporation — Towarzystwo Brytyjskich Zamorskich Linii Lotniczych) założyło swą placówkę informacyjną z początkiem 1961 roku. Kieruje nią od początku p. Wiesław Brodziński. Mieści się ona przy ul. Szpitalnej 1.

CSA (Ceskoslovenske Aerolinie; często spotyka się nazwę handlową: Czechoslovakian Airlines) rozpoczęło regularne loty między Prahą, Warszawą a Moskwą już w 1946 roku. Od 1960 r. działa w Warszawie przedstawiciel, zaś od listopada 1963 r. czynne jest biuro informacyjne przy Krakowskim Przedmieściu 13, w gmachu hotelu „Europejskiego". Obecnym przedstawicielem, od sierpnia 1964 r., jest p. Emil Zachar.

INTERFLUG. Przedsiębiorstwo lotnicze NRD (dawna „Lufthansa") utrzymuje komunikację na trasie Berlin — Warszawa od stycznia 1963 r. Od grudnia tegoż roku urzęduje przedstawiciel, p. Stanisław Paszkowski. Od 1 stycznia br. czynne jest w „Grand-Hotelu" przy ul. Kruczej 28 wspólne biuro informacyjne Niemieckiego Biura podróży i „Interflugu".

JAT (Jugoslovensky Aerotransport) obsługuje linię Belgrad — Warszawa — Kopenhaga od czerwca 1963 r. Od tego czasu przebywa w Polsce przedstawiciel JAT, p. Dobrovoje Popović. Od lutego ub.r. czynne jest w hotelu „Europejskim" (wejście od ul. Bagińskiego) biuro informacyjne.

KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland — Królewskie Holenderskie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej) obsługuje linię Amsterdam — Warszawa od stycznia 1957 r. Przedstawiciel urzęduje od tego samego czasu, w biurze informacyjno-propagandowym przy pl. Konstytucji 1. KLM ma także własną obsługę techniczną na lotnisku. Obecny przedstawiciel p. Bernard Visser przebywa u nas od marca 1962 r.

PANAM (Pan American World Airways — Wszechamerykańskie Światowe Linie Lotnicze) utrzymują w Warszawie swe przedstawicielstwo od listopada 1960 r. w hotelu „Bristol" przy Krakowskim Przedmieściu 42/44.

SABENA (Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne — Belgijska Spółka Akcyjna dla Żeglugi Powietrznej) prowadzi regularne loty na trasie Bruksela — Warszawa — Moskwa od października 1956 r. Dokładnie w dwa lata później otwarto biuro informacyjno-propagandowe przy ul. Marszałkowskiej 34/50. Na lotnisku „Sabena" ma swą własną obsługę techniczną. Obecny przedstawiciel, p. Francois Rillaerts, urzęduje od września 1960 r.

SAS (Scandinavian Airlines System — System Skandynawskich Linii Lotniczych) utrzymuje komunikację między Kopenhagą a Warszawą od kwietnia 1957 r. Od tego też czasu istnieje przy ul. Nowy Świat 19 biuro, spełniające zadania informacyjno-eksploatacyjne. Przedstawiciel SAS, p. Gordon Langhorn, kieruje jego pracą od sierpnia 1957 roku, przebywa więc u nas najdłużej ze wszystkich zagranicznych reprezentantów.

SWISSAIR. Szwajcarskie Linie Lotnicze obsługują linię Zurych — Warszawa od czerwca 1960 r. (Po raz pierwszy uruchomiono ją na krótko w 1951 r.). Przedstawicielstwo o charakterze informacyjnym, mieszczące się obecnie w hotelu „Europejskim", Krakowskie Przedmieście 13, istnieje od stycznia 1960 r. Stojący obecnie na jego czele p. Stefan Frauenlob urzęduje od września 1962 r.

TWA (Trans World Airlines — Ogólnoświatowe Linie Lotnicze) posiadają swego przedstawiciela od czerwca 1961 r. Obowiązki te pełni od początku p. Jerzy Mrozowski. Urzęduje on w hotelu „Europejskim", Krakowskie Przedmieście 13.

R. Szub.

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA

NA prawach aeroklubu regionalnego działa przy Aeroklubie PRL — Klub Seniorów Lotnictwa.

Klub zrzesza członków zwyczajnych i honorowych Aeroklubu PRL spośród długoletnich działaczy lotnictwa, zasłużonych szczególnie dla rozwoju sportu lotniczego, realizując zadania stowarzyszenia, a w szczególności: współdziała z innymi jednostkami organizacyjnymi Aeroklubu PRL w pracy wychowawczej i szkoleniowej, propaguje idee lotnictwa i tradycje lotnictwa polskiego, gromadzi materiały historyczne z dziedziny lotnictwa.

Klub organizował się w ciągu roku 1957. W formie obecnej istnieje od listopada 1957 r.

Aktualnie przewodniczącym zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa jest ppłk rez. pil. Medard Konieczny. Funkcje I wiceprezesa do spraw organizacyjno-terenowych pełni inż. Czesław Szczeciński, zaś funkcje II wiceprezesa do spraw wewnętrznych i emerytalnych — płk. nawig. w stanie spoczynku Adam Kurowski. Skarbnikiem jest płk pil. Józef Werakso, zaś sekretarzem — chor. mech. Kazimierz Haber.

Klub gromadzi w swym łonie wszystkich byłych lotników, bez względu na ich specjalność, posiadających określone minimum służby, stażu lub pracy w lotnictwie. Minimum to w praktyce oceniane jest na przynajmniej 15 lat. W szeregach członków Klubu — jak wykazuje spis — znajdują się ludzie posiadający nie mniej niż 46 lat.

Członkowie Klubu Seniorów, realizując zadania swej organizacji, jeżdżą w teren i wygłaszają prelekcje na różne tematy z zakresu lotnictwa.

Zebrania członkowskie Klubu odbywają się, co już weszło do tradycji, co dwa tygodnie w każdy wtorek po pierwszym i piętnastym dniu miesiąca, w lokalu Aeroklubu PRL. Na zebraniach wygłaszane są prelekcje.

Raz do roku odbywa się walne zebranie sprawozdawcze Klubu. Kadencja zarządu Klubu Seniorów trwa dwa lata.

Adres Klubu Seniorów Lotnictwa: Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55, Aeroklub PRL (z)

ASTRONAUTYKA W WARSZAWIE

WARSZAWA jest siedzibą władz naczelnych Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, działającego oficjalnie od 3 stycznia 1956 roku. Przygotowania organizacyjne do powstania PTA rozpoczęły się 28 lutego 1955 roku właśnie w Warszawie. Pierwszym przewodniczącym PTA był zmarły w 1959 roku wybitny uczony prof. dr Kazimierz Zarankiewicz, ówczesny wiceprzewodniczący istniejącej od 1951 roku Międzynarodowej Federacji Astronautycznej.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne zajmuje się organizowaniem i rozwijaniem prac naukowych we wszelkich dziedzinach pokrewnych astronautyce i technice rakietowej. W dwuletnich odstępach czasu PTA organizuje ogólnopolskie konferencje techniki rakietowej i astronautyki, będące podsumowaniem prac i osiągnięć krajowych, a także przeglądem dorobku światowego.

Od 1956 roku Polskie Towarzystwo Astronautyczne należy do Międzynarodowej Federacji Astronautycznej (IAF), której wiceprzewodniczącym jest od 1960 roku do dziś — obecny prezes PTA — prof. dr Michał Łunc. Polska bierze czynny udział w pracach organizacyjnych IAF. W dniach od 7 do 12 września 1964 roku odbył się w Warszawie XV Jubileuszowy Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, o czym informowaliśmy szeroko w naszym piśmie. Dodajmy, że w skład Federacji (IAF) wchodzą — Międzynarodowa Akademia Astronautyczna oraz Międzynarodowy Instytut Prawa Kosmicznego, w którego kierownictwie również znajduje się przedstawiciel Polski.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne wydaje od ośmiu lat swój organ — kwartalnik popularnonaukowy pod tytułem „Astronautyka" ukazujący się w nakładzie 5 000 egzemplarzy. Obecnie PTA skupia osiem oddziałów wojewódzkich. Siedzibą sekretariatu Zarządu Głównego PTA jest Pałac Kultury i Nauki w Warszawie, (piętro 23, pokój 2303). Poza tym w stolicy działa Oddział Warszawski PTA (ul. Narbutta 85, pokój 219) oraz Sekcja Biologiczna (Warszawa, skrytka pocztowa 651).

Problemami przestrzeni kosmicznej zajmuje się w Warszawie również Komitet Badań Przestrzeni Kosmicznej Polskiej Akademii Nauk, współpracujący z Międzynarodowym Komitetem Badań Przestrzeni Kosmicznej COSPAR. Dodajmy, że w dniach od 3 do 12 czerwca 1963 roku odbył się w Warszawie zjazd COSPAR, także omawiany w naszym piśmie. Uczeni polscy biorą czynny udział w pracach COSPAR i mają przedstawiciela w jego kierownictwie.

Popularyzacją astronautyki i techniki rakietowej zajmują się organizacje masowe: Liga Obrony Kraju i Aeroklub PRL, których Zarządy Główne mają siedziby w Warszawie. Poza tym — Towarzystwo Wiedzy Powszechnej (Pałac Kultury i Nauki) oraz wydawnictwa i redakcje. Wśród nich — Wydawnictwa Komunikacji i Łączności oraz tygodnik lotniczy i astronautyczny „Skrzydlata Polska". A Muzeum Techniki NOT, mieszczące się w zespole gmachów Pałacu Kultury i Nauki, organizuje stałe i okresowe wystawy o tematyce astronautycznej i rakietowej, cieszące się zasłużoną popularnością zarówno wśród mieszkańców Warszawy jak i licznych gości odwiedzających stolicę.

PRASA LOTNICZA

Poniżej podajemy zestawienie czasopism o tematyce lotniczej i astronautycznej ukazujących się w Warszawie.

SKRZYDLATA POLSKA

SKRZYDLATA POLSKA — ilustrowany tygodnik lotniczy i astronautyczny (patrz poniżej — stopka).

Wiraże

WIRAŻE — tygodnik Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju (wojskowa gazeta wewnętrzna). Redaguje kolegium. Adres redakcji Warszawa 69, skrytka pocztowa 42.

WOJSKOWY PRZEGLĄD LOTNICZY

WOJSKOWY PRZEGLĄD LOTNICZY — miesięcznik wydawany przez Inspektorat Lotnictwa. Redaguje kolegium. Adres redakcji: Warszawa 69, skrytka pocztowa 43.

MAGAZYN RACJONALIZATORA LOTNICTWA

MAGAZYN RACJONALIZATORA LOTNICZEGO — miesięcznik wydawany przez Instytut Lotnictwa Redaguje kolegium. Adres redakcji: Warszawa-Okęcie, Aleja Krakowska 110-114.

MODELARZ

MOLELARZ — miesięcznik poświęcony modelarstwu wydawany przez Zarząd Główny LOK. Redaguje kolegium. Adres redakcji: Warszawa, Chocimska 14.

BIULETYN INFORMACYJNY LOTNICTWA CYWILNEGO

BIULETYN INFORMACYJNY LOTNICTWA CYWILNEGO — miesięcznik Branżowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej Lotnictwa Cywilnego wydawany przy współudziale Zakładowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej przy Polskich Liniach Lotniczych LOT. Adres redakcji: Warszawa, Chałubińskiego 6.

TECHNIKA LOTNICZA

TECHNIKA LOTNICZA — miesięcznik Sekcji Lotniczej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Polskich. Wydawnictwo Czasopism Technicznych NOT. Redaguje kolegium. Adres redakcji: Warszawa, Czackiego3/5.

biuletyn informacyjny instytutu lotnictwa

BIULETYN INFORMACYJNY INSTYTUTU LOTNICTWA — dwumiesięcznik wydawany przez Instytut Lotnictwa (Branżowy Ośrodek Informacji Technicznej i Ekonomicznej). Adres redakcji: Warszawa-Okęcie, Aleja Krakowska 110-114.

Astronautyka

ASTRONAUTYKA — kwartalnik popularnonaukowy Polskiego Towarzystwa Astronautycznego; wydaje Polskie Towarzystwo Astronautyczne. Warszawa, Pałac Kultury i Nauki, piętro 23, pokój 2307.

*

Ponadto w Warszawie ukazują się wydawnictwa które zajmują się wydawaniem książek o tematyce lotniczej Do nich należą: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności (Warszawa, Kazimierzowska 52), Wydawnictwa MON (Warszawa, Grzybowska 77), jak również Wydawnictwa Naukowo-Techniczne (Warszawa, Mazowiecka 2/4).

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

MIECZYSŁAW KULIGOWSKI

MIECZYSŁAW Kuligowski, syn Kajetana, urodził się 29 października 1900 roku w miejscowości Łuka Mała, pow. Skałat, woj. tarnopolskie (ZSRR). W czerwcu 1921 roku otrzymuje świadectwo ukończenia klasy szóstej Gimnazjum Klasycznego im. Stefana Batorego we Lwowie i promocję do klasy następnej.

W międzyczasie, 25 maja 1919 roku, wstępuje jako ochotnik do wojska, gdzie do 1921 roku pełni służbę czynną i pracuje jako mechanik lotniczy w 2 Ruchomym Parku Lotniczym. Od roku 1921 aż do wybuchu II wojny światowej pełnił służbę zawodową w wojskach lotniczych. W latach 1921—1925 jest instruktorem wyszkolenia i szefem technicznym eskadry w 1 Pułku Lotniczym Warszawa. W latach 1925—1939 pełni te same funkcje w 6 Pułku Lotniczym we Lwowie.

W międzyczasie pogłębia swoją wiedzę techniczno-lotniczą i kończy Centralną Szkołę Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy (X.1928—15.VI.1929) oraz Szkołę Szefów Mechaników Eskadr przy Centrum Wyszkolenia Technicznego Lotnictwa w Bydgoszczy (19.X.1936—27.II.1937). W dniu 5.VII.1937 r. przed Komisją Techniczną Dowództwa Lotnictwa zdaje pomyślnie egzamin konkursowy na specjalistę lotniczego klasy pierwszej.

W dniu 26.VIII.1939 r. skierowany zostaje do IV eskadry „Karasi" brygady bombowej. Wraz z tą eskadrą wycofuje się pod naporem hitlerowskich najeźdźców na wschód. Szlak ten znacza lotniska w Białej Podlaskiej, Konstantynowie Podlaskim, Węgrowie, Tarnopolu, Włodzimierzu Wołyńskim i Brodach-Kutach. Po utracie sprzętu lotniczego na skutek działań wojennych, wraz z transportem IV eskadry lotniczej w dniu 18.IX.1939 r. przekracza granicę polsko-rumuńską. Z kolei udaje się do Francji, gdzie od 29.X.1939 r. do 23.II.1940 r. pracuje w lotnictwie francuskim jako szef mechaników lotniczych (Istres, Lyon, le Bourget). W dniu 24.II.1940 roku przeniesiony zostaje do wojskowego lotnictwa angielskiego, gdzie w stopniu chorążego pracuje jako starszy mechanik lotniczy, a następnie jako kierownik techniczny Warsztatu Remontów i Produkcji Silników Lotniczych w Sealand (do 1947 r.). W Anglii kończy następujące szkoły i kursy lotnicze: Angielska Szkoła Techniczno-Lotnicza grupy II — Eastchurch (28.II.1940 — 30.V.1940); Angielska Szkoła Techn. grupy I — Innsworth (VII.1941 — X.1941); kurs teoretyczny i praktyka w wytwórni silników lotniczych Bristol (VII.1942—VIII.1942); kurs teoretyczny i praktyka w wytwórni silników lotniczych Rolls-Royce — Derby (VII.1944—VIII.1944) i kurs kierowników technicznych lotnictwa — Locking (1.II.1945—30.V.1945).

Za ten okres działalności Mieczysław Kuligowski odznaczony jest wojennymi medalami francuskimi i angielskimi oraz czterokrotnie medalem lotniczym.

Dnia 8.VI.1947 r. powraca na własną prośbę do kraju, gdzie już z dniem 1.VII.1947 r. podejmuje pracę w Aeroklubie Warszawskim na lotnisku Gocław jako kierownik techniczny. W okresie od grudnia 1953 roku do lutego 1957 roku jest kierownikiem grupy konserwacyjnej silników lotniczych warsztatów ZG LPŻ mieszczących się również na Gocławiu. Jednocześnie od 1.I.1957 r. pełni funkcję zastępcy kierownika AW do spraw technicznych. W latach 1957 — 1959 jest także kontrolerem w zakresie napraw, zmian konstrukcyjnych i modyfikacji samolotów i szybowców oraz dokonuje ostatecznych odbiorów samolotów i szybowców po wszystkich remontach.

W r. 1954 opracowuje opisy techniczne elementów składowych, niejednokrotnie tworząc polskie słownictwo techniczne, m. in. następującego sprzętu lotniczego: silników lotniczych — M-11-FR, M-11-D, Walter-Minor-4-III, silnika wyciągarkowego — Praga AE, płatowców — Jak-18, Po-2/CSS-13, Junak-2, Zlin-26, wyciągarki szybowcowej Herkules-II.

W czasie powojennej pracy w lotnictwie sportowym kończy następujące kursy lotniczo-techniczne: Kurs Techników w CW Techn. Ligi Lotniczej, zakończony egzaminem przed komisją państwową, w wyniku którego otrzymuje tytuł starszego technika lotniczego (XII.1952 r.).

Do października 1964 roku jest szefem technicznym Aeroklubu Warszawskiego. Obecnie przekazuje swą funkcję i kwalifikacje swemu następcy. W połowie 1965 roku ma przejść na emeryturę.

Mieczysław Kuligowski jest pracownikiem o wysokich kwalifikacjach i cieszy się doskonałą opinią fachowca i człowieka. Posiada wiele dyplomów uznania za pracę zawodową i społeczną. Otrzymał wiele nagród, wyróżnień i pochwał wpisanych do akt.

Odznaczony został Srebrnym Medalem „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny", Brązowym (1938 r.) i dwukrotnie Srebrnym Krzyżem Zasługi (1949 rok i 1957 rok).

W swej karierze pracował m. in. przy następujących samolotach: D-3, A-300, Ballila, Brequet XIV—XIX, Potez-XV, Potez-XXVII, R-XIII, Karaś, Po-2/CSS-13, Piper, Żak, Szpak, Zuch-1, Zuch-2, Młodzik, Szczygieł, Bocian, Kadet, Jak-18, Zlin-26, Junak-2, Junak-3 oraz przy silnikach — Kestrel, Merlin, Pegasus, Griffin, Bristol-Hercules i innych.

Członek PZPR.

(hek)



CENTRALNY DWORZEC LOTNICZY

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

lotnisko dwa wyjścia. Walizki zostaną tymczasem w sali odpraw przekazane do sortowni, skąd odwiezie się je do samolotów.

W miarę narastania ruchu i wykorzystywania bardziej odległych od dworca stanowisk samolotów, przewiduje się wprowadzenie specjalnych pojazdów, przewożących podróżnych do maszyn. Nie będą tu nawet potrzebne tradycyjne schodki — pojazdy te będą tak skonstruowane, że cała kabina wraz ze znajdującymi się w niej osobami unoszona będzie do góry na wysokość drzwi samolotu.

W części administracyjnej dworca ulokowane zostaną biura obsługi portu, pokoje dla wypoczynku załóg samolotów, świetlice i szatnie personelu latającego „Lotu", a także zaplecze kuchni restauracyjnej i dział zaopatrzenia pokładowego „Lotu".

Płyta przed dworcem lotniczym będzie miała 12 stanowisk dla samolotów, a w dalszej perspektywie planuje się powiększenie ich liczby do 18. Płyta oświetlona będzie przez wtopienie źródeł światła w beton. Na każdym stanowisku zainstalowane będą kontakty telefoniczne, a niezależnie od tego obsługa płyty posiadać będzie krótkofalowe stacje nadawczo-odbiorcze o zasięgu kilkuset metrów, umożliwiające porozumiewanie się z dyspozytorem płyty w wieżyczce kontrolnej.

Przed dworcem powstaną parkingi mogące pomieścić kilkadziesiąt autokarów i przeszło 200 samochodów osobowych, przy czym przewidziano możliwość trzykrotnego jeszcze ich powiększenia w miarę rosnących potrzeb.

Jak przedstawia się obecnie stan zaawansowania prac przy tym obiekcie? Brygady robocze Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego „Żelbet" zakończyły w stanie surowym budowę części administracyjnej oraz dworca towarowo-pocztowego. Wkrótce gmach zostanie prowizorycznie zamknięty, żeby jeszcze w czasie zimy prowadzić można było roboty we wnętrzach. Natomiast przy budowie hali pasażerskiej przystąpiono w końcu ub. roku do stawiania słupów, na których opierać się będzie konstrukcja dachu. Przewiduje się, że do końca br. hala ta będzie ukończona w stanie surowym. Bardziej zaawansowana jest budowa wieży kontrolnej, sytuowanej w innym punkcie lotniska. Zakończono ją w stanie surowym, ale teraz czekają budowlanych długie i mozolne prace przy skomplikowanym montażu różnorodnych urządzeń wchodzących w skład wyposażenia wieży.

Tak więc, jeżeli dotychczasowe tempo zostanie utrzymane, realne stanie się dotrzymanie ustalonego obecnie na 1967 rok — któregoś już z rzędu — terminu oddania do użytku tej najważniejszej i najpotrzebniejszej inwestycji lotniczej w stolicy. Skończy się wreszcie 20-letnia prowizorka, kompromitująca nas w oczach zagranicznych przybyszów, którzy nie bez racji porównują nasz tzw. „dworzec lotniczy" do budowli tego rodzaju, które spotkać można jeszcze tylko w mniej rozwiniętych krajach Afryki...

Jak wypadnie nasz nowy dworzec w porównaniu z analogicznymi obiektami tego typu za granicą? Powiedzmy od razu, że nie będzie to gigant w rodzaju np. francuskiego Orly, ciągnącego się na przestrzeni 400 metrów. Porównanie funkcjonalne wypadnie jednakże pod wielu względami na korzyść przyszłego Okęcia. Nasz dworzec będzie skromniejszy, ale nowoczesny i wygodny, a przy tym projekt pomyślany jest tak, by można było w razie potrzeby obiekt rozbudować, nie naruszając jego koncepcji architektonicznej i użytkowej.

Przyszły Centralny Dworzec Lotniczy Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — efektowna konstrukcja ze stali, aluminium i szkła — charakteryzować się będzie nie tylko wysokimi walorami użytkowymi, ale stanowić będzie także prawdziwą ozdobę naszej stolicy, ściągającą rzesze turystów i wycieczkowiczów.

R. Szubański

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

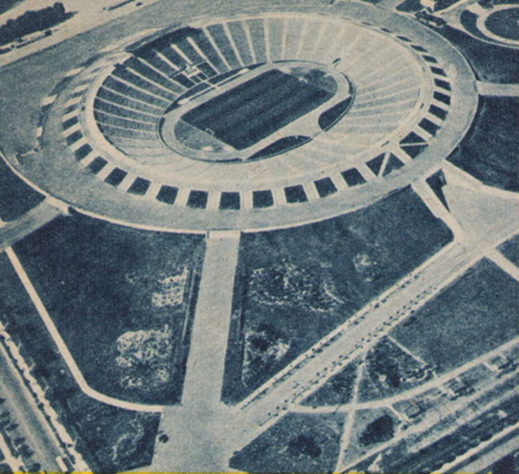
„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

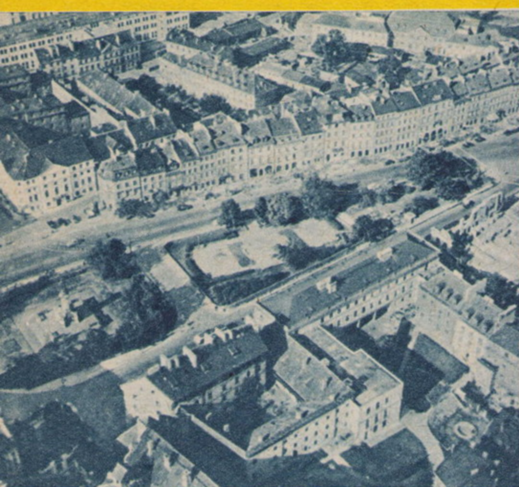
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9744 E-63



Stadion Dziesięciolecia na prawym brzegu Wisły.



Dom Partii na rogu Alei Jerozolimskich i Nowego Światu. Niżej: Ulica Krakowskie Przedmieście.



STOLICA Z LOTU PTAKA

Widok z rejonu Placu Trzech Krzyży na Pałac Kultury i Nauki. Z lewej: Rynek Starego Miasta. Niżej: Łazienki — pałac Na Wyspie.
Zdjęcia: Edmund Kupiecki (4) i Zygmunt Jóźwiak (2)



